



Druzsín József

**A 100 éves Mátyásfüldi repülőtér
katonai, repülés- és
gyártástörténeti,
valamint katonai logisztikai
emlékei**

2017.

Tartalom:

Bevezetés

1. A repülőműszaki gyártástörténet és a katonai repülés fejlődése

1.1. A Magyar Általános Gépgyár repülőgépgyára Mátyásföldön

1.1.1. Aviatik D vadászrepülőgép

1.1.2. Fokker D vadászrepülőgép

1.1.3. Az első helikopter kísérletek

1.2. Forradalmi eszmék a MÁG-ban

1.3. A MÁG termelése a trianoni béke-diktátum után

2. Az Osztrák–Magyar Monarchia légierije az I. Világháborúban

3. A Tanácsköztársaság katonai repülése és a mátyásföldi repülőtér

4. A Magyar Királyi Honvéd Légierő tevékenysége Mátyásföldön

4.1. A katonai repülés megszervezése

4.2. Az ejtőernyős fegyvernem Mátyásföldön

5. Mindennapok a mátyásföldi nemzetközi és katonai repülőtéren

5.1. A nemzetközi légiforgalom kialakulása és fejlődése a mátyásföldi repülőtéren

5.2. A légügyi hatóság megszervezése és a repülőtéri szolgálatok tevékenysége

5.3. Rádió, mint hírközlő és navigációs eszköz a repülőgépen

5.4. Érdekességek a repülőtér életéből

6. Mátyásföldi repülőtér szerepe a Repülőgépgyár Rt. tevékenységében

7. Katonai Logisztikai szervezetek Mátyásföldön

7.1. Gépjármű-technikai logisztikai szervezetek Mátyásföldön a II. világháború után

7.2. Repülő-logisztikai szervezetek a II. világháború után

7.3. A repülőműszaki raktár isaszegi működése

7.4. A közelmúlt katonai logisztikai szervezeteinek fejlődése

8. A korszak emlékművei Mátyásföldön

8.1. Gépkocsizók hősi emlékműve (oroszán)

8.2. A MÁG torony emléktáblája a kapunál

8.3. Dísztó Szent Kristóf szobrával

8.4. Corvin Helytörténeti Club emléktáblája

8.5. Ősrepülő emlékmű a csendőrlaktanyánál

8.6. Prodám emléktábla

8.7. Hadtáp katonák emléktáblája

Zárszó

MELLÉKLETEK:

Felhasznált irodalom

Képek jegyzéke és forrásai

Fényképmelléletek

**A 100 éves Mátyásfüldi repülőtér katonai, repülés- és gyártástörténeti,
valamint katonai logisztikai emlékei**

Bevezetés

A Magyar Honvédség Anyagellátó Raktárbázis mátyásfüldi telephelyén már 1939-től kezdve működött valamilyen katonai logisztikai szervezet², de a Honvédség jelenléte ennél sokkal régebbi időkre vezethető vissza. Az élő történelmi múlttal és hagyománnyal rendelkező katonai szervezet laktanyája a 100 éves múltra visszatekintő, de ma már használaton kívüli, füves repülőtér mellett található, mely olyan események helyszíne volt, melyek a magyar katonai repülés, a katonai gépjármű ellátás és katonai logisztika fejlődésében, de sok esetben a magyar történelemben is meghatározó szerepet játszott. A légiközlekedés kezdeteitől fogva szédületes tempóban fejlődött. Gustav Weisskopf³ 1901-es, majd a Wright testvérek 1903-as sikeres felemelkedése után már 1905-ben, Párizsban megnyílt Európa első repülőgépgyára, mely új távlatokat nyitott a légiközlekedés előtt. 1908-ban az első utas is megjelent a repülőgépen, ugyan ő még csak 600 méter távolságot tett meg. Magyarországon Blériot 1909. október 17-i repülése jelentette az igazi sikert. A La Manche-csatorna fölött elsőként átrepülő pilóta bemutatója erőt adott a magyar kezdeményezőknek.

1. Repülőgép gyártástörténet és a katonai repülés fejlődése

1.1. A Magyar Általános Gépgyár repülőgépgyára Mátyásfüldön

A Rákosi rétek és Mátyásfüld voltak az 1900-as évek elején az amatőr magyar aviatika bölcsői, ahol Horváth Ernő, Svachulay Sándor, Zsélyi Aladár és sokan mások készítették biciklialkatrészekből, zongorahúrból, fából és vászonból első, saját tervezésű monoplánjaikat. Adorján János repült 1910. január 10-én az első hazai konstrukciójú repülőgéppel, amelyben egy szintén budapesti gyártmányú, 25 LE-s Dedics motor volt. Zsélyi Aladár és Melczer Tibor 1912-ben már 34 utas szállítására képes repülőgép terveit készítették el.⁴ Az aviatikusok kezdetleges hangárokban lakva, sokszor szájuktól vonták meg a falatot, csakhogy repülhessenek.⁵ Hihetetlen teljesítményüket szépen példázza, hogy 1909–14 között szám szerint 52 Magyarországon tervezett és megépített repülőgépről maradtak fenn részletesebb műszaki adatok.⁶ Emléküket a környező utcák nevei (Zsélyi Aladár, Prodam Guido, Pilóta utca, Repülőtér HÉV Megállóhely) és egy emlékmű is őrzi.

Podvinecz Dániel (1859–1908) és Heisler Vilmos (1860–1918) 1884-ben nyitották meg Budapesten "Gépbizományi és Gépügynöki Kereskedők" nevet viselő vállalkozásukat. Kezdetben mezőgazdasági gépek, alkatrészek, majd malomipari eszközök forgalmazásával foglalkoztak. 1892-ben műhelyt nyitottak és alkatrészek előállítására, szerelési-javítási munkák végzésére vállalkoztak. Az iparosodás útjára lépett ország stabil motorok iránti igényét tapasztalva elhatározták, hogy robbanómotorokat gyártanak. Mivel e célra a VI.

¹ A szerző hivatásos honvéd százados a repülőműszaki logisztika területén tevékenykedik az MH Logisztikai Központ állományában ORCID 0000-0002-2971-1805

² Leskó Zsigmond: Bemutatkozik az MH Logisztikai Ellátó Központ. Katonai logisztika 2009./2. szám

³ Vincze Gyula: Nem az amerikai Wright fivérek, hanem G. Weisskopf emelkedett elsőként motoros géppel a levegőbe? Haditechnika XLIX. évfolyam 2. szám 2015/2. HU ISSN 0230-6891 p.47.

⁴ Gáspár János: 75 éves a magyar polgári légiközlekedés Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány <http://mkka.hu/historia/egyebkozlekedes/legikozlekedes> (letöltve: 2019.02.10.)

⁵ Dalia László: Repülő emberek Sportpropaganda Vállalt 1987.

⁶ Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig 1. Repülés 1967/5. szám

kerület Botond utcai műhelyük alkalmatlan volt, így 1900-ban a Külső Váczi úton új telephelyre költöztek. 1901-től cégük nevét Budapesti Malomépítésszet- és Gépgyár, Podvinecz és Heisler-re változtatták és a malomberendezések mellett megkezdtek a gázgépek, benzinmotorok, majd gőzgépek és kazánok építését is. Főleg álló, egyhengeres, 8 LE-s fekvő elrendezésű stabilmotorokat gyártottak. Az utóbbi, ingaregulátoros, kihagyásos szabályozású motort kerekre szerelve, benzinlokomobilhoz is használták. Egy budapesti magánvállalkozás megbízására kisautóbusz összeszerelésébe fogtak. A szíjhajtású jármű fődarabjait, a francia Amédée Bollée kocsikat licencia alapján készítő Leedorfer Automobil-Werk nevű osztrák cégtől vásárolták. Az első budapesti autóbuszt is ők készítették, mely rövid ideig a Belváros és a Köztemető között közlekedett. Az első motoros járművek után továbbiak összeszerelésére és üzembovítás után további Bollée rendszerű autóbuszok gyártására vállalkoztak. 1906-tól az aacheni Cudell autógyár termékeit összeszerelve hozták forgalomba 20 LE-s, 2,5 literes, 24 LE-s, 3,9 literes, 40 LE-s, 6,8 literes négyhengeres motorokkal szerelt személyautóikat. Phönix márkanéven gyártották 8 és 14 LE-s, kéthengeres, fekvőhengeres motorral szerelt 750, illetve 1000 kg teherbírású kisteherautóikat. 1908-ban a felszámolt trieszti Alba-autógyár kész- és félkész termékeit vásárolták fel. Ezekből egy kisebb, 24 LE-s személygépkocsit és egy nagyobb teljesítményű 40 LE-s autóbuszt és teherautót építettek, ugyancsak Phönix márkanéven. A nagyobb méretű és önálló autógyártás folytatása érdekében 1911-ben a gyárat átszervezték. Nevüket ekkor Budapesti Gép, Malom és Automobilgyár Rt-re változtatták, ami a rákövetkező évben újból módosult és **Magyar Általános Gépgyár Részvénytársaság** lett.

A sikereken felbuzdulva elhatározták, hogy saját autótípust gyártanak. A fejlesztés irányítását az aradi MARTA-műveknél tapasztalatot szerzett Fejes Jenőre bízta. Első saját tervezésű 90/120 mm-es furat/löketű, 3 literes, 25 LE-s személyautójuk 1912-ben készült el. A cég gyártmányaira jellemzően, a motoron kívül több más, idegen alkatrészt is felhasználtak az építéshez. A sikeres gépkocsiból közel ötven darabot készítettek, bár a kocsiszekrényeket más cégek gyártották. A személyautók mellett – annak motorjával – kis darabszámban kéttonnás teherautókat is előállítottak. 1913-tól a Torinói FIAT licence alapján háromtonnás teherautók gyártásába fogtak, melyeket nagyrészt "szubvenció" járműként értékesítettek. A szubvenció értelmében, az a magánszemély, aki a katonai előírásoknak megfelelő teherautót vásárolt, a hadügyminisztériumtól pénzübeli támogatást kapott. A tekintélyes összeg vásárláskor 4000 korona, további öt éven át pedig évenként 1000 korona volt. A mintegy 50 jármű a MÁG márkanévet kapta, de feltüntették rajtuk, hogy FIAT licenc alapján készítették. A gyár 1913-1914-es években bocsátotta ki az Austro-Daimler licenc alapján készített, 120, 160 és 200 LE-s Hiero-repülőgépmotorokat.⁷ Közvetlenül az első világháború kitörését megelőző hónapokban, a Posta számára megkezdtek egy 50 darabos levélgyűjtő kisautó sorozatgyártását Csonka János tervei alapján, de a háború kitörésekor a gépkocsik gyártását leállították. Az addig elkészült motorokat és alkatrészeket a Honvédség kívánságára, kerek és kézben hordozható kivitelben, villamos áramfejlesztő aggregátorokba építették. A Hiero-repülőgépmotorok gyártásával egy időben a Ganz és Társaság Danubius részére mintegy 50 darab FIAT rendszerű teherautó-motort is legyártottak, melyeket háromtonnás Ganz-FIAT teherautókba építették be.

⁷ Endresz István: Fejezetek a hadirepülés történetéből 9. Repülés 1967/3.



1.kép A MÁG Keresztúri úti gyárának főépülete

A háború kitörése után a megnövekedett hadimegrendelések kielégítésére a Váci úti gyár már kicsinek bizonyult. Ezért a hadsereg ösztönzésére 1915-ben Mátyásföldön új nagy gyártelep építésébe fogtak. A századforduló után létrejött üdülőttelep melletti urasági szántón – a korábbi Beniczky birtokon – hozták létre a Magyar Általános Gépgyár repülőgép gyárát. Új lendületet adott az üdülőttelep fejlődésének az 1915-ben a Magyar Általános Gépgyár által kezdeményezett repülőgépgyár és repülőtér létesítése. A gyártól és munkásságtól viszolygó Nyaralótulajdonosok Egyesületét a szervező vállalat azzal nyugtatta meg, hogy a gyár a nyaralóttelepen kívül esik, füstnélküli lesz és munkásai elsőrendű műszerészek lesznek. Kiépülése után, a világháborús gépezet ellátását szolgálva kb. 1200 munkást foglalkoztatott a környékről. Ebben az időszakban jelent meg az első világháborús harctéren az új harci eszköz, az együléses vadászipülőgép, amellyel az Osztrák-Magyar Monarchia ekkor még nem rendelkezett. A MÁG vezetése felismerte, hogy a katonai gépjármű és ipülőgépmotor gyártás mellett jól fizető kereslet mutatkozik ipülőgépekre is. Megállapodás született ezért a legsikeresebb vadászipülőgép gyártó Fokker Repülőgépgyár és a MÁG között, hogy az Mátyásföldön kibővíti üzemeit vadászipülőgépek építésére és berepülésére. A repülőgépgyár építése 1916-ban kezdődött, és 1917-ben fejeződött be, de a gyár egyes részei már 1916-ban üzemeltek és itt készültek az Osztrák-Magyar Monarchia akkor legmodernebbnek számító, a Gebauer Ferenc által feltalált, szinkronizált, tehát légsavar körön keresztül tüzelni képes géppuskával felszerelt Fokker B és D, valamint a Berg licenc alapján gyártott Aviatik C és D típusú katonai vadászipűei.⁸ Ezek berepülése szükségessé tette a gyártelep mellett egy repülőtér megépítését is. A cinkotai dombok között elterülő 900 x 800 méteres füves repülőtér nyugati sarkában épült fel a MÁG gyár 80 x 20 méteres ipülőgép-szerelő hangárja, amelynek kapui közvetlenül a repülőtérre nyíltak. Ez volt a kezdeti állapot, amelyet állandó fejlesztéssel mindig újabb épületekkel és célszerű barakkokkal bővítettek.⁹ A Magyar Általános Gépgyár főépülete a 39 méter magas dísztoronnyal és a szerelőcsarnokok egy része máig is eredeti állapotukban fellelhetők.

„A gyár az 1916. évben a hadvezetőség által megrendelt aeroplánmotorok gyártásával, a második félévben pedig azonfelül az ismert Fokker-típusú ipülőgépek gyártásával volt

⁸ A repülőgépek feladatkörétől függő típusjelzései tekintetében az I. Világháborús német hagyományok gyökeresedtek meg. A központi hatalmak légierijében egységesen A-val jelölték az iskolagépeket, B-vel a fegyvertelen felderítőket és gyakorló gépeket, C-vel a felfegyverzett felderítőket, D-vel a vadászokat és W-vel a vízi repülőgépeket, hidroplánokat. Minden gyár, a saját neve után elhelyezett betűjellel lajstromozta a megfelelő nemet, s a betűjelet gyáranként újból indított római számmal jelzett típus szám követte. In: Szűcs József: Híres repülőgépek Repülés 1968. 2. szám

⁹ Szerkesztő Csóka Ferenc: XVI. kerületi helytörténeti kézikönyv

teljesen elfoglalva... a gyártelep építési munkái befejezésükhöz közelednek s e gyár üzembehelyezése az év folyamán fokozatosan fog megtörténni. A gyártelep, amelyhez tartozó hatalmas telek egy repülőtér létesítését is megengedi, lehetővé fogja tenni, hogy az aeroplánmotor, automobil és repülőgyártás racionális módon jelentősen fokoztassék... az alaptőke 3.000.000 koronáról 5.000.000 koronára emeltetett fel, amely tőkeemelésben a Magyar Általános Hitelbank vezetése mellett, az ismert Skoda-Daimler csoport és a Fokker-művek vettek részt.”¹⁰

Anthony Fokker a világháború első éveiben jó kapcsolatot alakított ki a mátyásföldi MÁG vezetőségével. 1916-ban 50 db Fokker vadászgép gyártására kapott megrendelést a fővárosi üzem. Így 1916-ban a MÁG repülőgépgyára egy csapásra a Monarchia legfejlettebb repülőgép üzeme lett, ahol a gyártást Antoni Fokker személyesen irányította. Fokker Magyarországra hozta a három legújabb vadászgépének – a Dr.I, a D.VI és a D.VII – egy-egy prototípusát és 1918. május elején bemutatót szervezett. A D.VI-es prototípusát, a Fokker V 12-est (gy.sz. 1980) 1918. január 3-án szállították Mátyásföldre motor és fegyverzet nélkül. A MÁG mérnökei egy 150 LE-s Le Rhône forgómotort építettek a repülőgépbe, amely a bemutató során nyújtott teljesítményével nagyon kedvező benyomást tett a szakemberekre. A repülőcsapatok vezetése megvásárolta a prototípust és további 14 repülőgépet rendelt Fokker schwerini gyáratól.¹¹ A kétfedelű magyar repülőgépek már 1917-ben precíz kidolgozásuk miatt nagy elismerést arattak. Ettől az időtől a gyártás fokozatosan felfutott, havi 10 gép kibocsátására fejlődött, majd 1918-ban már havi 20-36 gép átadásáról szólnak az adatok. Összességében 1917-ben 58, 1918-ban már 205 repülőgépet gyártottak a MÁG csarnokaiban.¹² A háború során 1000-1100 fő dolgozott a MÁG-nál, amely emellett számos külső vállalkozót (beszállítót) is foglalkoztatott. Nem zárható ki, hogy ezek a beszállítók bizonyos mértékben igénybe vették a gyártól nem messze települő hadifogolytábor 1500-3000 lakójának munkaerejét is, amelyet a haderő a helyszínen felállított asztalos, kovács, stb. műhelyekben biztosított – a szükséges szerszámokkal együtt.¹³ A hadifogoly munkások aránya az elkövetkező években tovább növekedett: az 1917. január 1-jei adatok szerint a hadifoglyok 91,62%-a dolgozott a táborokon kívül, csakúgy, mint 1918-ban. A légénységi hadifoglyok nagy része a különböző üzemekben, a mezőgazdaságban, az erdőgazdaságban, a bányászatban dolgozott. Munkára általában azokat a foglyokat küldték ki, akik korábban is hasonló munkát végeztek.¹⁴

1.1.1. Az Aviatik D vadászrepülőgép gyártása

Az Aviatik D.I-es vadászrepülőgépet az osztrák hadvezetés nem titkolt szándékkal azért tervezte, hogy a jóval korszerűtlenebb Hansa-Brandenbug C.I-es repülőgépet leváltsa. A biplán tervezője Julius von Berg volt, ezért a gépet később a pilóták csupán „Berg”-nek nevezték. A rendszeresítést követően hamar kiütköztek a repülőgép hiányosságai

¹⁰ Lantos Antal: Mátyásföld története KHF 28. 154. o. idézi: Rákos és Cinkota környéke 1917. február

¹¹ Czirók Zoltán: A Fokker D.VI-os vadászgép Magyarországon

¹² Csanádi Norbert – Nagyvárad Sándor – Winkler László: A Magyar repülés története Műszaki Kiadó 1974.

¹³ Különböző számítások szerint az Osztrák–Magyar Monarchia területére mintegy 1,2 millió – 2,3 millió hadifogoly került. Ugyanakkor az 1914 nyarától folyamatosan kézbesített behívók hatalmas munkaerőhiányt eredményeztek a gazdaságban, a Pest megyei településekről több mint 110 000 férfi vonult be katonai szolgálatra. A kieső munkáskezek pótlására 1915-től érkeztek hadifoglyok, akiknek többsége a cári Oroszország alattvalója volt, de ukránok, moldávok, lengyelek és az Osztrák–Magyar Monarchiával hadban álló többi ország katonái (románok, szerbek, montenegróiak, olaszok) is kerültek Budapestre és Pest megyébe. In: Itt igazi háború van - Az I. világháború Pest megyei forrásai (Magyar Nemzeti Levéltár) http://mnl.gov.hu/mnl/pml/hadifoglyok_pest_megyeben_1914_1921

¹⁴ Miklós Tamás: Hadifoglyok az Osztrák–Magyar Monarchia területén az első világháború idején Internet: 2015.11.21.

és gyengeségei. Több pilóta panaszkodott rá, hogy gyenge a törzsön lévő hátsó féklapát, gyenge volt a gép manőverezőképessége, és a motor teljesítménye nem volt elegendő a gép tömegéhez képest, ezért hamar túlmelegedett.



2.kép Aviatik D.I vadászrepülőgép

AVIATIK D.I REPÜLŐGÉP JELLEMZŐI¹⁵

1. sz. táblázat

motor	Austro-Daimler, soros, vízhűtéses, 200 LE
fesztáv	8 m
hossz	6,86 m
magasság	2.48 m
üres tömeg	610 kg
felszálló tömeg	852 kg
max. sebesség	185 km/h (tengerszinten)
csúcsmagasság	6150 m
max. rep. idő	2,5 óra
fegyverzet	2 db szinkronizált, 8 mm-es Schwarzlose géppuska

Az Aviatik D.I-es gépből a háború során mintegy hétszáz darabot gyártottak. Elkezdtek a gép továbbfejlesztett változatát gyártani Aviatik D.II néven, ám a háború véget ért előtt az új gép részt vehetett volna a harcokban. Gyártói: Aviatik, Wiener Karosserie Fabrik, Lohner, Lloyd (Aszód), MÁG (Budapest), Thöne & Fiala

1.1.2. Fokker D vadászrepülőgép

A Fokker D.VII első világháborús vadászrepülőgép, amely Reinhold Platznak, a Fokker-Flugzeugwerke főtervezőjének tervezőasztalán született meg, 1917 novembere és 1918 januárja között. A 2000 darabos rendelésből mintegy 1100–1200 darabot gyártottak le. Szolgálatba állítása után a D.VII gyorsan bebizonyította kiváló képességeit, a fegyverletételkor kötelezték Németországot, hogy az összes gépet adják át a szövetségeseknek. A gépet még évekkel a háború után is széles körben alkalmazták. A tervező 1916 óta a V-sorozat kísérleti gépein dolgozott, ezek voltak az első repülőgépek önhordó szárnyakkal. A vastagabb keresztmetszetű szárnyak nagyobb felhajtóerőt és könnyebben kezelhető átesési jellemzőket nyújtottak, mint a korábban használt vékonyabb

¹⁵ A gép leírása (angol nyelven). TheAerodrome.com. (Hozzáférés: 2012. december 30.)

szárnyak. 1917-ben a Fokker elkészítette a V.11 biplánt, melyet a szokásos Mercedes D.IIIa motorral szereltek fel. Manfred von Richthofen repült a V.11-gyel, úgy találta, hogy bonyolult repülni vele, kényelmetlen és zuhanórepülésben instabil. Ezekre reagálva a Fokker főtervezője átdolgozta a gépet, megnövelte a gép törzsének és vezérsíkjainak hosszát és merevítést kapott az oldalkormány. A javított V.11 repülése után Richthofen már dicsérte a gépet. A Fokker gyár nem volt felkészülve a teljes légierő kiszolgálására, így a nagy riválisok mint az Albatros és az AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft) is beszállt a D.VII licencgyártásba. Az Osztrák-Magyar MÁG (Magyar Általános Gépgyár) licenc alapján gyártotta a típust, melyet 1918 vége felé Austro-Daimler motorokkal szerelt.



3.kép Fokker D.VII vadászrepülőgép

FOKKER D.VII REPÜLŐGÉP JELLEMZŐI

2. sz. táblázat

Fesztáv	7,2 m (alsó és felső szárny)
Szárny húr alsó és felső	1,25 m
Teljes szárnyfelület	16 m ²
Törzs hossz	6,2 m
Magasság	2,71 m
Tömege üresen	274 kg
Felszálló tömeg	481 kg
Motor	80 LE Oberursel
Maximális sebesség	130 km/h

A gyártás a háború vége után is folytatódott, több mint 50 gépet gyártottak le. Manfred von Richthofen egy nappal a típus érkezése előtt halt meg, így már nem repülhette harcban. Más pilóták, például Erich Löwenhardt és Hermann Göring, a típussal gyorsan növelni kezdték győzelmeik számát és dicsérték a konstrukciót. A típus eleinte nem volt nagy számban jelen a harctéren, de júliusra már 407 darabot alkalmaztak a fronton. Igazán nagy mennyiségben augusztustól harcoltak vele, addigra 565 légi győzelmet értek el a típussal. A háború végén, novemberben 776 darab D.VII állt csapatszolgálatban a német erőknél.¹⁶

¹⁶ Owers, Colin. "Especially...The D.VII...": The post-1918 career of the Fokker D.VII: Part One". Air Enthusiast, No. 60-61.

1.1.3. Az első helikopter kísérletek

Mára igazi ipartörténeti érdekesség a gyárban 1918-ban épített, korát messze megelőző kísérleti helikopter. A fischamendi K.u.K Fliegerarsenal Flugzeugwerkban dolgozó dr. Kármán Tódor professzor, tartalékos főhadnagy (fizikus) aerodinamikus, dr. Wilhelm Zurovetz tartalékos hadnagy, cseh konstruktor és az intézet parancsnoka, Petrőczy István őrnagy megtervezték a világ első kötött, elektromotoros, majd benzinmotoros megfigyelő helikoptereit. A szó szoros értelmében ezek az eszközök még nem voltak igazi helikopterek, hiszen irányíthatatlanságuk miatt pányvakkal kötötték ki őket, de az abban a korban használt megfigyelő léggömbök leváltásának ígéretét hordozták.¹⁷ Az alkotók után (Petrőczy–Kármán–Zurovecz) PKZ–1-nek nevezett kísérleti eszköz 1917–18 között a MÁG-ban épült. A villanymotorral működő, 2–2 db ellenforgó, négytollú emelőlégsavarokat a fischamendi kísérleti telep Légszavarkísérleti Intézetét vezető Asbóth Oszkár tartalékos alhadnagy tervezte meg. A 650 kg súlyú gép felemelkedését 190 LE-s Austro-Daimler elektromotor segítette, mely 195 kW-os energiaszükségletét közvetlen földi kábel összeköttetéssel oldották meg. 1918 márciusában volt az első sikeres próbarepülés, illetve 0,5 méteres emelkedés. A kísérletek folytatását azonban a negyedik felszállás után, a motor leégése miatt fel kellett függeszteni. Legnagyobb tervezett magasság 800 méter lett volna. A repülések során kezelő nem tartózkodott a gépben.



4.kép PKZ-2 helikopter kísérleti lebegése

Az alternatívát jelentő, immár robbanómotoros hajtású PKZ–2 munkálataival is a Dr. Lipták és Társai Gépgyár Rt.-t, bízták meg, a kísérleti repülésekre pedig Mátyásföldön került sor. Összesen 36 sikeres repülést végeztek, ezek során a légszavarak fölé felszerelték az 1,3 m átmérőjű és 1,5 m magas megfigyelőkosarat is. Fényképek tanúsága szerint emberes repülési kísérletekre is sor került. A 6 méteres rotorátmérőjű, kéttollú, koaxiális elrendezésű légszavarakat 3 db francia hadizsákmányból származó Le Rhone, 9 hengeres, 120 LE-s motor hajtotta. A PKZ–2 a kísérleti repülések során 1918-ban oldalszél következtében belengett és 50 méteres magasságból leesve összetört ugyan, de rövid működésével bebizonyította, hogy helikopterrel is lehet repülni.¹⁸ Az elért magasság és a 30 perces repülési idő akkor világrekordnak számított, noha azt a FAI nem tartotta nyilván. Sajnos a kísérleti eszközök az adott technikai színvonalon nem tudták beváltani a hozzájuk fűzött reményeket és nem tudtak megfelelni a haditechnikai követelményeknek, de az elv helyességét igazolták.

¹⁷ Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig 3. Repülés 1967/7. szám

¹⁸ Dr. Hajdú Ferenc-Sárhídi Gyula: A Magyar Királyi Haditechnikai Intézettől a HM Technológiai Hivatalig HM TH Budapest, 2005.

Asbóth nem hagyott fel a helikopter kísérletekkel és 1928–30 között Kistrákos fölött további repüléseket végzett, de merev légszárnyakkal a kormányzás problémáját nem tudta megoldani.¹⁹

1.2. Forradalmi eszmék a MÁG-ban

Az 1917. esztendőől Mátyásföld a Magyar Általános Gépgyár révén jelentős helyet foglal el a magyar forradalmi munkásmozgalom történetében. Mosolygó Antal fényezőmunkás és Mikulik József ösztönzésére a MÁG munkásai is tevékeny részt vállaltak a küzdelemben. A MÁG repülőgépgyárat a háborús kormányzat hadiüzemmé nyilvánította és ellenőrzésére katonai parancsnokságot állított fel. A parancsnoki tisztséget Eördögh százados töltötte be. A gyárban alkalmazott munkások többsége már munkásmozgalmi tapasztalatokkal rendelkezett; egy részük frontot járt szakmunkás volt. Mindez elősegítette a helyi munkásmozgalom gyors kibontakozását és így a MÁG rövid időn belül a forradalmi munkásmozgalom pestkörnyéki központjává emelkedett. Az első összecsapásokra 1917 májusában került sor. A háború okozta válság miatt a reálbérek csökkentek, a munka irama viszont nőtt. A gyár munkásai béremelést követeltek, de a bizalmiak tárgyalásai nem vezettek eredményre. A munkásokat a frontra küldés rémével fenyegették, akik erre munkabeszüntetéssel válaszoltak. Másnap a 32. gyalogezred egyik százada megszállta a műhelyeket. A munkások ekkor ülösztrájkot kezdtek. Háromnapos sztrájk után a gyár vezetősége meghátrált, és teljesítette a dolgozók követelését. Az események felgyorsultak, az orosz forradalom hírére, sorra alakultak munkástanácsok, zajlottak munkabeszüntetések, tiltakozások, a karhatalom részéről pedig dörögtek el sortűzek.²⁰

1918. január 18-án a fővárosban és vidéken egyaránt háromnapos általános sztrájk tört ki. A sztrájkolók békét, választójogi reformot és a közellátás megjavítását követelték. A mátyásföldi MÁG-ban is leállt a munka. A hatalom ekkor fegyverrel próbálta a munkásokat megfélemlíteni: 1918. június 20-án csendőrökkel nyitott sortűzet a MÁVAG béremelést követelő munkásaira. A sortűz hatása - amelynek négy halott és húsz sebesült áldozata volt - rendkívüli lett. A mátyásföldi repülőgépgyár munkásai nyomban abbahagyták a munkát, és gyalog indultak el Pestre. Útközben más gyárak 3000 munkása csatlakozott hozzájuk, hogy a Vasas székházban tiltakozó gyűlésen vegyenek részt. Fő követelésük a munkásgyilkos kormány megbuktatása és a béke megkötése volt, miközben ismételten sürgették a munkástanácsok megalakítását. A sztrájk, amely nyolc, helyenként tíz napig tartott, megbénította a haditermelést, a csapat- és a hadianyag-szállításokat, végső fokon megrázkódtatta az egész kormányzati rendszert. A júniusi általános politikai sztrájk során a MÁG azon üzemek közé tartozott, amely utolsónak vette fel a munkát.

1918. október 27-én amikor a Nemzeti Tanács 12 pontos kiáltványát a budapesti Országház téren ismertették, és a tömeg Károlyi Mihály kinevezését, valamint a hatalomnak a Nemzeti Tanács részére történő átadását követelte, és mert a király azt megtagadta, másnap sok ezres tömeg indult Pestről a budai várba. A mátyásföldi dolgozók Friedrich István bátorítására törték át társaikkal a katonák és csendőrök sortűzével védett kordont. A "Lánchídi csata"-ként ismert forradalmi eseménynek három halottja és több mint félszáz sebesültje volt. A vérengzés hírére minden budapesti üzemben, így Mátyásföldön is letették a munkások szerszámaikat és izzó hangulatú gyűléseken tiltakoztak a véres terror ellen. Gyűlés volt a MÁG-ban is, hol a munkásság a vezetőséggel együtt a "legnagyobb fokú megbotránkozását" fejezte ki a reakció szolgálatában álló rendőrség és csendőrség hóhérmunkája felett. A gyűlés elhatározta, hogy a munkásság kész erélyesebb eszközökhöz is nyúlni a reakció tobzódásának

¹⁹ Csanádi Norbert – Nagyváradai Sándor – Winkler László: A Magyar repülés története Műszaki Kiadó 1974.

²⁰ Ifjúmunkás 1917. évi július 1-i szám

ellensúlyozására..." A gyár dolgozói ezután félórás munkabeszüntetéssel fejezték ki gyászukat a Lánchídnál elesettek miatt.²¹

1919. január 18-án a mátyásföldi MÁG-ban megalakult az KMP helyi szervezete, és még aznap megválasztotta 16 tagú vezetőségét. Már ekkor határozatot mondtak ki a párt lapjának, a Vörös Újságnak kötelező előfizetéséről. Itt született határozataik egyben az 1918/1919-es forradalmi periódus munkásmozgalmával és politikai életével kapcsolatos alapvető állásfoglalásukat is híven tükrözik.²² Amikor a KMP az üzemi tanácsokon keresztül mozgalmat indított a termelés ellenőrzése érdekében, a mátyásföldiek azt a saját üzemükben már decemberben megvalósították. Az akkori vezérigazgató mellé a munkások Mikulik Józsefet, míg a műszaki igazgató mellé Mihályi Zoltánt állították be. Ettől kezdve a gyár vezetősége, a Munkástanács felügyelőtagjának jóváhagyása nélkül semmiféle intézkedést nem tehetett.

1919 júniusában Böhm Vilmos hadügyi népbiztos a repülőgépgyári munkásokat fokozott termelésre szólította fel, mert a Hadügyi Népbiztosság Mátyásföldnek havi hat repülőgép elkészítését irányozta elő. A dolgozók az alábbi szövegű táviratban válaszoltak: *"...a termelés teljes erőfeszítéssel halad. Példának vesszük azt az odaadást, amelyet katona elvtársaink a fronton mutatnak. Repülőgépeinkkel küldjük üdvözlünket a proletár Vörös Hadseregnek."*²³

1.3. A MÁG termelése a trianoni béke-diktátum után

1920-ban az Antant, a trianoni békeszerződés szellemében, a repülőgép gyárat, mint hadiüzemet, felszámolta így a MÁG a repülőgépgyártásról ismét az autógyártásra tért át. A dolgozók létszámát Mátyásföldön is fokozatosan csökkentették. A gyár munkássága – jelentősebb vezetőinek elvesztése és csekély létszáma folytán – már nem játszott jelentős szerepet a húszas évek munkásmozgalmában. Endre László gödöllői járási főszolgabíró az alispánhoz 1921. március 18-án tett jelentésében felpanaszolja, hogy a MÁG mátyásföldi gyára csak olyan munkásokat alkalmaz, akiket a szocialista szakszervezet ajánl; egyéb munkásokat a szervezett dolgozók bojkottálják és üldözik. *"...Célszerű volna e tekintetben a rendőrséggel közbelépni..."* ajánlja Endre, a későbbi alispán, majd belügyi államtitkár.²⁴ A mátyásföldi munkások hívek maradtak a munkáshagyományokhoz, szolidárisak voltak a nemzetközi mozgalommal és megrendülten gyászolták Lenin halálát.²⁵

A háború után, a még mindig Austro-Daimler érdekeltségű gyárban hamarosan újra beindult az autógyártás, annak ellenére, hogy a románok a gépi berendezések nagy részét leszerelték és elszállították. A háború előtt elkezdett postai típus megmaradt alvázainak, 60/100 mm-es furat/löketű, 10 LE-s motorjainak felhasználásával és utángyártott alkatrészekből egy régi-új, egyajtós személyautó típust dobtak piacra. A baloldali első ülés elfordításával lehetett a hátsó üléseket elfoglalni. A négyülékes kocsik favázak, alumíniumlemez borítású nyitott és csukott karosszériáit a Neuschloss és Lichtig Repülőgépgyár és Faipari Rt. készítette. A gépkocsik döntő részét külföldön, az angol exportőr kívánságára WOHL-MÁG márkanéven hozták forgalomba. Mivel a típust még a háború előtt tervezték, eléggé elavultnak számított. Továbbgyártása helyett 1922–23-ban egy

²¹ Népszava 1918. október 30-i szám

²² Kimondták ugyanis, hogy, a gyár munkássága a szakszervezeti egység mellett áll, politikai téren azonban bárki, bármely osztályharc alapján álló politikai párt tagja lehet. Szükségesnek tartják a munkás-, katona- és paraszttanácsok hatalmi szervvé való kiépítését és az öntudatos proletárság felfegyverzését. Kimondták, hogy a gyár munkássága a proletárdiktatúra alapján áll. Vörös Újság 1919. január 23-i szám

²³ Népszava 1919. június 8-i szám

²⁴ PmL Alisp.ir. 9737/1921.

²⁵ Réti László: "Lenin és a magyar munkásmozgalom" Sarló és Kalapács 1936. évi 2. szám

új, elsősorban taxi feladatot ellátó jármű fejlesztésébe fogtak. A sorozatgyártás 1925-ben kezdődött, és Magomobil, Magomobil Pax, Magomobil Lex változatokban 1929-ig folyt 62/107 mm-es és 63/100 mm-es furat/löketű 4 hengeres motorokkal. A taxisok által kedvelt, "nyalókának" becézett kocsikból még 1947-ben is futott néhány a fővárosi taxivállalatnál. A Magomobilokhoz a személy-, illetve taxi-karosszériákat a Neuschloss és Lichtig, a Metallo, a Zupka, a Misura cégek, továbbá a fővárosi taxivállalat készítette.

1925-ben a vezérigazgató Horovitz György, igazgatók Hollander Dezső és Szigeti Andor voltak. A gyár létszáma 5 főtisztviselő, 45 tisztviselő, 10 művezető, 400 szakmunkás, 100 napszámos volt. Az ipartelep gépei: 20 db fémegmunkáló gép, 450 db vas és fémegmunkáló gép és 60 db különböző gépből állt. A teljes berendezés 1300 munkás foglalkoztatását tette lehetővé, mely 1200 személyautó és 600 teherautó alváz készítését jelentette évenként. A nagyobb gépkocsik iránt jelentkező kereslet hatására, 1927-ben hozzákezdtek a túratípusok kifejlesztéséhez. Az ötszemélyes, 67/100 furat/löketű hathengeres motorral ellátott autók 1928-tól Magosix néven kerültek piacra. A típusból kisteherautó, kisebb furatátmérőjű (59/100 furat/löketű) motorral pedig taxi is készült. 1929-1930-ban megjelent a típus 71,5/100 furat/löketű motorral ellátott luxuskivitele, ugyancsak Magosix jelvénnel, de Super Six megjelöléssel készült. A Magosixek előállítását a gyártás végleges leállításáig, 1932-ig folyt.

Az ismertett típusokon túl a gyár 1927–1928-ban villamos hajtású 2,5 tonna teherbírású, 8 m³-es, zárt csomagszállítókat is készített a Posta számára. A Hansa Lloyd licence alapján készült 14 LE-s, 410 elemes tudor akkumulátorral dolgozó járművek egy töltéssel jó úton 20–22 km/óra sebességgel, 60–70 km-es utat tettek meg. A kocsik villamos berendezését a Ganz Villamossági Gyár készítette.

A világgazdasági válság következményeként egyre romló gazdasági viszonyok miatt a kocsik értékesítése a nullára csökkent. Már többszáz eladatlan alváz állt a gyártelepen, amikor a vállalat bankja, a Magyar Általános Hitelbank elrendelte a létszám csökkentését és a gyártás leállítását. Ezekben az időkben a mátyásföldi MÁG gyártelepen már alig száz munkás dolgozott. **1933 februárjában aztán végleg megszűnt a gyár**, alkalmazottait néhány kivételével elbocsátotta.²⁶ A felszámolási feladatokba a MÁG-kocsik eladását végző Méray Motorkerékpárgyár Rt-t is bevonták, ahol az alvázakra karosszériát szereltek és gondoskodtak értékesítésükről. Az utolsó Magosixek 1934-ben találtak gazdára. A gyár agóniája – ami alatt autót már nem gyártottak – 1940-ig tartott, ekkor véglegesen felszámolták. A gyár fennállása alatt mintegy 2000 személyautót, 150 teherautót (autóbuszt is beleértve), 800 repülőgépmotort, 300 repülőgépet és 1000-nél több automobilmotort állított elő.²⁷

2. Az Osztrák–Magyar Monarchia repülő csapatai az I. Világháborúban

A magyar repülés történetének sajátossága, hogy a rákosmezei kísérletező éveket (1909–1914) közvetlenül az I. Világháború követte és így az addig kísérleti- és sporteszközként használt repülőgép azonnal harci eszközzé vált, anélkül, hogy annak békés felhasználása, közlekedési eszközként megvalósulhatott volna.

Az Osztrák–Magyar Monarchia légereje 1893-ban, megalapításakor csupán néhány léggömbös osztagból állt, később viszont repülőgépeket és hidroplánokat is rendszeresítettek. Az első világháború kitörésekor a Császári és Királyi Légierő mindössze 65 használható repülőgéppel és néhány léggömbbel rendelkezett. A repülőgéphiány csökkentésére, sorra alakultak a hátszói repülőgépgyárak. Az orosz fronton a pilóták főként felderítési feladatokat hajtottak végre, ám 1916-ra itt is megélénkült a repülőtevékenység, így az osztrák-

²⁶ Népszava, 1933. február 5-i. szám

²⁷ Négyesi Pál: Podvinecz-Heisler és MÁG <http://magyarjarmu.hu/ipar/podvinecz-heisler-es-mag/>

magyar pilóták kemény légiharcot vívtak az orosz birodalmi repülőkkel. Az olasz front 1915-ös megnyitásakor a légierő fő feladata bombázás és felderítés volt, ám a későbbiekben szinte minden vadászszázadot ide vezényeltek, s ezen a fronton vívták legnagyobb légi harcaikat a Monarchia pilótái. A háborút követően az országba betörő román és olasz csapatok a használható gépek és műszerek java részét hadizsákmányként elhurcolták. A fegyverszünet megkötését követően az olasz fronton állomásozó repülőszázadok teljes gépállománya és felszerelése az olaszok és az antantsapatok hadizsákmánya lett. A Magyar Királyság területén állomásoztatott, illetve gyártás alatt lévő repülőgépeket a megszálló román csapatok rekvirálták el és szállították ki az országból. Az elrejtett, megmaradt repülőgépeket az Antant ellenőrző bizottsága felkutatta és megsemmisítette. A trianoni békeszerződésben megtiltották, hogy Magyarországnak lehessenek katonai léghajózási járművei. Ezekkel az intézkedésekkel felszámolták az Osztrák–Magyar Légierőt, és egy ideig megakadályozták a Magyar Légierő felállítását is. A légierő emberveszteségeiről pontos adatok csupán 1918. október 10-ig állnak rendelkezésre, ekkor ugyanis az Osztrák–Magyar Monarchia katonailag összeomlott. Ekkor a légierő kötelékéhez 79 repülőszázad és megközelítőleg negyvenkétezer fős, a léggömbös osztagokkal együtt ötvenezer fős legénység tartozott. A légierő hősi halottainak száma a háború végéig elérte a 728-at, akik közül 318 fő volt magyar származású. A sebesültek száma megközelítőleg 550–600 fő volt. A Monarchia repülőgép veszteségéről pontos kimutatás nincs, azonban balesetek és légi párbajok során elpusztult gépek száma mintegy 3000 darab körül mozog.²⁸

3. A Tanácsköztársaság katonai repülése és a mátyásföldi repülőtér

Károlyi Mihály kormánya az Antant iránti szimpátiájának elnyeréséért 1918 november elején elkezdte a frontokról hazajövő katonák leszerelését, és elrendelte a repülőgépgyárak eredeti létszámának ¼ részére történő csökkentését is. Közben vidéken zavargások törtek ki, amikhez fegyveres katonaszökevények és leszerelt katonák is csatlakoztak. November 6-án megalakult az új karhatalom, ennek keretében a MÁG mátyásföldi repülőtérén létrejött az 1. Légi Rendőrségi Repülőosztály. Egyelőre a gyárban fellelt 6 db Aviatik D.I vadászgéppel, az egy géppuskával felszerelt „papírszárnyú” Berggel szerelték fel őket. Már aznap egy háromgépes raj Stohrer Viktor vezetésével karhatalmi repülést végzett Budapest környékén, röpcédulaszóróval egybekötve.²⁹ A légügyi vezető szervekre és a repülő csapatokra vonatkozó hivatalos szervezési rendelet 13 repülőosztály felállításával számolt, melyet két repülőcsoport parancsnokság fogott össze. Az I. (budapesti) repülőcsoportozhoz tartozott a mátyásföldi is. A katonai repülők technikai és szervezeti fejlődése következtében 1918 novemberében a mátyásföldi I. repülőosztály – gépállománnyal és személyi állománnyal történő feltöltése után – századokra tagozódott.³⁰ Az 1919. január 4-én átszervezték a légierőt. A Magyar Repülő Csapatok parancsnoki posztját Petróczy István alezredes foglalta el. A Magyar Repülő Csapatok keretén belül a korábbi repülőosztályok átcsoportosításával és összevonásával 8 harci repülőosztályt állítottak fel, egységes számozással: 1. Mátyásföld, 2. Albertfalva, 3. Győr, 4. Kaposvár, 5. Szeged, 6. Arad, 7. Debrecen, 8. Rákos. A mátyásföldi osztály Légi rendőr elnevezése megszűnt. 1919. március 21-én kikiáltották a magyarországi Tanácsköztársaságot. A Népbiztosok Tanácsa kinyilvánította, hogy a repülő alakulatok ezentúl a Vörös Hadsereg szolgálatában állnak és hadiállapotban vannak. Várható volt a román és cseh repülő erők támadása. A légierő vezető szervének neve Vörös Repülő Csapat Parancsnokságra változott Steiner József őrnagy vezetésével. A légierő keretébe 8

²⁸ Dr. Csonkaréti Károly: A császári és királyi légierő. Hajja & Fiai Könyvkiadó, 2008.

²⁹ Hajdú Péter: Fokker D.VII-es vadászgép magyarországi alkalmazása I. rész

³⁰ Nagyvárad - M. Szabó - Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből Műszaki Könyvkiadó 1986. Bp.

repülőosztály, 3 különítmény és egy kiképző repülőosztály tartozott. Április 8-án a repülőosztályok tábori repülőszázadokká alakultak, és egy kivétellel a területileg illetékes gyaloghadosztályok alárendeltségébe kerültek. Az egykori Légi rendőrségből (majd 1. mátyásföldi repülőosztályból) felállított 8. repülőszázad a 37. osztály közvetlen irányítása alatt maradt, és elsősorban honi légvédelmi feladatokat látott el Hány László százados parancsnoksága alatt.³¹ A budapesti ellenforradalmi kísérlet időszakában a katonai repülő egységeket alkalmazták a belső rend helyreállítására, a csoportos rendbontások megfékezésére. A Központi Hatalmak nomenklatúrájában C-vel jelölt egy motoros, kétfedelű, kétszemélyes, felfegyverzett felderítő és bombázó gépek közül a Hansa Branderburg C-I., az UFAG (MARE)³² C-I., és az aszódi Loyd által gyártott Phönix C-I. voltak a legismertebbek. A D jelű vadászokat a MÁG Fokker D-VII, a MÁG és Lloyd Berg D-I., és az UFAG Hansa Branderburg W.29. képviselte.³³ A 9 repülőszázadba szervezett Vörös Repülőcsapatok géplétszáma a forradalom leverésének idejére elérte a 770-et.³⁴

4. A Magyar Királyi Honvéd Légierő tevékenysége Mátyásföldön

4.1. A katonai repülés megszervezése

A magyar kormány minden igyekezettel megpróbálta kijátszani a Trianoni békediktátum rendelkezéseit és az első világháború idején kiképzett repülő (műszaki és pilóta) személyzetet és anyagi-technikai eszközöket a „jobb időkre” átmenteni. Ezért 1939-ig, a Magyar Királyi Légierő nyílt színre lépéséig a magyar polgári repülés, beleértve az alapképzést biztosító sportrepülést (Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap) és a forgalmi repülést is, elsődlegesen a jövőbeni katonai repülés céljait szolgálta.

A Tanácsköztársaság leverését követően, 1919. augusztus 19-én újjáalakult a HÜM 37. osztálya, melynek élére Petróczy István alezredest nevezték ki, helyettese Kenesse Waldemár százados volt. A főváros és az ország nagy részének román megszállása miatt a légügyi irányítás csak minimális repülő erő felett rendelkezett. 1920-ban az Antant, a trianoni békeszerződés értelmében a MÁG repülőgép gyárat, mint hadiüzemet felszámolta, de a katonai repülés soha nem szűnt meg Mátyásföldön, sőt a kormány a magyar légierő titkos bázisává fejlesztette azt. A titkos légierő gépei ekkor polgári lajstromjellel, de katonai századjelvényekkel repültek. A mátyásföldi repülőtéren szolgáló repülő katonák bújtatva, csendőr egyenruhában látták el feladataikat. A VKF 2. rádiófelderítő alegységei szintén megkezdték működésüket, központjuk a mátyásföldi katonai repülőtéren volt.³⁵ **1922. március 1-én felállították a mátyásföldi Repülőter-gondnokságot**, melynek működését a Minisztertanács ideiglenesen 1923. január 1-ig engedélyezte. A rejtett haderő részét képező repülőter-gondnokság, mint „polgári szervezet” működött és a Kereskedelemügyi Minisztérium II. Légiforgalmi szakosztálya alárendeltségébe tartozott. A repülőtéren ekkor csak polgári lajstromjelekkel ellátott katonai repülőgépek és személyzet volt. A polgári jellegűnek álcázott katonai repülőter-gondnokságok 1924-től mint „csendőrkülönítmény parancsnokságok” működtek, a Légügyi Hivatal alárendeltségében. A repülőtereken felállított csendőr különítmények állományát döntő többségében katonai pilóták alkották, akik rendszeres repülő kiképzésen és gyakorlatokon vettek részt.

³¹ Olasz Lajos: Légi csendőrség Magyarországon a két világháború között és a második világháború időszakában in Magyar csendőrség-történeti tanulmányok / Parádi József et al. szerk. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság Bp. 2015.

³² Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft (Magyar Repülőgépgyár)

³³ Kovács Ferenc: A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei II. Repülés 1968/4. szám

³⁴ Kovács Ferenc: A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei I. Repülés 1968/3. szám

³⁵ A katonai felderítés és hírszerzés története. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Felderítő Tanszék, Egyetemi Jegyzet, Budapest, 2001.



5. kép A Repülőtér Gondnokság egykori épülete, ma a Müller György Óvoda és Általános iskola használatában, részben pedig lakások

1923-ban éled újjá a polgári légiforgalom, amikor a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság Fokker gépein újra megindítja Mátyásföldről a rendszeres légijáratokat.³⁶ Hamarosan több, mint 360 járat vitte az utasokat és a postát a vidéki városokba és a környező országokba.

1927. március 31-én megszűnt Magyarország közvetlen nagyhatalmi ellenőrzése. Az ún. Párizsi Egyezmény megkötése, a polgári repülést sújtó korlátozások enyhítése nyomán, nagyobb mozgástér nyílt a katonai repülés rejtett fejlesztése előtt is. A titkos légierő csendőrség keretében, rejtve fenntartott állománya 1929-ben 548 fő volt.³⁷ Az 1931-es hadrendben szereplő „légi csendőr” elnevezés csupán egy harci alakulat rejtésére szolgált, rendvédelmi feladatkörben való alkalmazását nem tervezték. A légi felségjog érvényesítése, a jogosulatlan berepülések visszaszorítása érdekében a LÜH javaslatot terjesztett a HM elé, hogy állítsanak fel Mátyásföldön egy légi csendőr repülőszázadot 4–5 harci repülőgéppel. A felfegyverzett, de polgári jelzéseket viselő gépek feladata egyrészt a légtér biztosítása volt, főként a veszélyeztetett határszakaszok mentén, másrészt a polgári légi közlekedés ellenőrzése. 1940 tavaszán a gyakori szlovák berepülések miatt az ország északkeleti körzeteinek biztosítása érdekében a katonai vezetés rendkívüli intézkedésekre kényszerült. Az ismétlődő szlovák légtérsértések miatt a VKF május 5-én elrendelte egy vadászpilóta raj Kassára telepítését. A feladatot a mátyásföldi 1/3. vadászpilóta század CR–42-es gépei hajtották végre.

1939. január 1-jei hatállyal létrehozták a rejtett légierőből a Magyar Királyi Honvéd Légierőt. A döntés sok szervezeti és diszlokációs változást eredményezett. 1938 őszén a vadász századokat áthelyezték Kecskemétre Mátyásföldre. 1938-tól a már nyíltan szerveződő Magyar Királyi Légierő különféle repülő alakulatai jelentek meg itt. Elsőként a II. vadászosztály „Kör Ász” százada települt Mátyásföldre CR–32-es típussal. A „budaörsi 1/1” vadászpilóta század infrastrukturális és szervezési okokból valójában soha nem települt Budaörsre. 1938 novemberétől ideiglenesen, majd 1939 októberétől végleg, a század Mátyásföldön települt. Számozása már 1939. október 1-től 1/3-ra változott.³⁸

³⁶ Az MTI 1923. július 16. belföldi hírek

³⁷ HL VKF Eln. 1. 105 804/1929.; VKF Eln. Hr. 1999/1929.

³⁸ Becze Csaba: Kör Ász – egy vadászpilóta század története 1936-1941 Püldo Kiadó, Budapest é.n. 8-11. o.

1941-ben a Mátyásföldön állomásozó katonai szervezetek:

- Fővezérség futárrepülő raja (Fw-58, Ar-96, Bü-131 típusokkal);
- VI. közelfelderítő század Valgóczy István százados vezetésével (WM-21 típusal);
- 1. vadászrepülő ezred Schwager János alezredes parancsnoksága alatt (CR-32-es gépekkel);
- 1./II. vadász osztály – 1/3-4. vadász századai Heppes Miklós őrnagy vezetésével (CR-42-es gépekkel);
- I. közelfelderítő század Zámbo Dezső százados parancsnoksága alatt He-46 E-2 típusú repülőkkal; 2/1. vadászszázad (CR-32-es gépekkel).



6. kép A Kör Ász század CR-32 repülőgépei

Az 1940-ben megszűnt Teve század legénysége még ugyanebben az évben, szintén Mátyásföldön, átvált FIAT CR-42 gépekre és új nevük Szent György, századjelvényük a lovon nyargaló kopjás páncélos lovag lett. Ez az állapot 1941 végéig tartott, amikor ez az egység is megszűnt. A Budapestet védő Kör Ász és Szent György vadász századok feloszlása után megalakul Mátyásföldön az 5. vadász osztály, melynek első százada, az 5/1, CR-42-esek tovább viselte a volt 1/3 század Kör Ász jelvényét, feladata Budapest védelme lett. Később Bagoly jelvénnel éjszakai vadász századdá alakult. Ugyanitt alakul meg az 5/2 század, amely 1937-től viselte a legendás vörös puma fejet, először 1/3, majd 2/2 hadrendi számmal. Az egység először CR-32-eseket használt, később Re.2000 Héja gépeken kezdett el gyakorolni. Ennek az egységnek a személyzetéből 1942 végén pilótákat küldtek ki a Donhoz a kolozsvári 2/1 Keresztes pók század személyzetének a leváltására. A Keresztes pók század 4 pilótája azonban a fronton maradt, a Pumások átképzésére, mivel nem minden Pumás pilóta fejezte be otthon a Héja átképzést. A Puma pilóták a fronton átvették a Dongó és Keresztes pók századjelvénnel festett megmaradt Héjakat és azokon repültek tovább, amíg át nem vezényelték őket Bf 109 kiképzésre. A harmadik mátyásföldi század az 5/3 volt, erről az egységről keveset tudni, ezért érdekesek a Teve jelvényes gépről fennmaradt, Svájból hazakerült fotók. A futóprobléma miatt hasra szállt gépről készült felvételen, a mátyásföldi reptéren 1939-40-ben szolgált FIAT CR-32-eseken használt Teve századjelvény látható, valószínűleg az 1941-ben felállított 5/3 század állományában. 1942-től itt állomásoztak a Budapest védelmét ellátni hivatott 2/1. vadászszázad „Héja M” gépei is. 1943 nyarán az 5/1, 5/2, 5/3 századok alkotják az 5/I vadász osztályt Mátyásföldön Re.2000 típusal. 1943-ban az IKARUS Repülőgépgyár Rt. berepülő bázisa lett Mátyásföld. Budapest szovjet körülrázásakor 1944. december 24-én elesett a budaörsi, majd 27-én a ferihegyi és 30-án a mátyásföldi repülőtér is.

4.1. Az ejtőernyős fegyvernem Mátyásföldön

Az ejtőernyőt Magyarországon először de Leroux francia akrobata mutatta be a városligeti Iparcsarnok előtt gyülekező kíváncsiak számára. Az ejtőernyőzés legendás alakjának, a német Katerina Paulusnak a nevéhez fűződik a kis csomaggá összehajtogatott és magától kinyíló ejtőernyő gondolata és kivitelezése. Ő 1905-ben rémisztette Budapest polgárait azzal, hogy hőlégballonjából a város felett ugrott ki. Az I. Világháborúban nem alkalmaztak kiterjedten ejtőernyőket, bár az első hajtogatott ülőernyők 1917-re rendelkezésre álltak és 1918-tól részben használták is, de a pilóták egyöntetű véleménye szerint: „inkább a hősi halál, mint a gyáva megfutamodás...”

Az 1930-as évek elején kezdtek katonai szakírók foglalkozni a harmadik dimenzió, a függőleges átkarolás megvalósításának elméleti kérdéseivel. A magyar szaksajtóban 1930 elején jelent meg a finn Friedrich W. Borgmann cikkének kivonata, mely szerint az első világháborúhoz hasonló állóháborúk bebizonyították, hogy a szárazföldön döntést kicsikarni lehetetlen, így gyors megoldást jelenthet a függőleges átkarolás, melyet az író repülőgépek leszállásával tart kivitelezhetőnek. A hazai katonai szakemberek közül Szentnémedy Ferenc vk. százados kezdett el foglalkozni az ejtőernyős csapatok alkalmazásának kérdéseivel.³⁹ Ezt követően sokáig a repülőgépes leszállást tekintették a függőleges átkarolás egyetlen kivitelezhető módjának, az ejtőernyős dobással célba juttatott csapatok elképzelése évekig nem került szóba. A téma első felvetésére a Szovjetunió 1935. augusztus 18-ai első tömeges ejtőernyős bemutatójáról készült tudósítás szolgált. Ekkor ugyanis 400 teljes fegyverzetű katonát deszantoltak egy légibemutatón. Ezt követően a magyar szaksajtó általánosan elfogadta az ejtőernyős kirakást, mint a függőleges átkarolás megvalósítható módszerét. 1938 nyarának végén, Szombathelyen megalakult egy önkéntesekből álló kísérleti ejtőernyős keret. Parancsnokául vitéz Bertalan Árpád századost jelölték ki, aki vitézségével az I. Világháborúban a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét és tiszti arany vitézségi érmet szerzett.⁴⁰

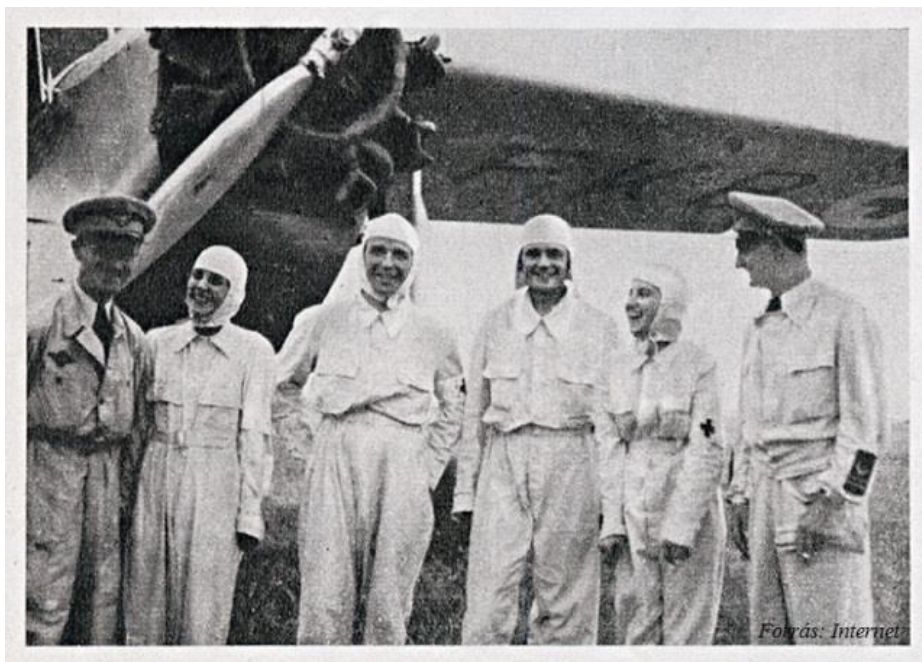
1937-ben a megszülető ejtőernyős fegyvernem létrejöttének egyfajta nyitányaként Mátyásföldön került megrendezésre az első Légbőlmentési Konferencia (Kutató-mentő) és repülési bemutató, melyre a fővárosból 15 ezer fő látogatott ki. A bemutatón szerepelt a Magyar Vöröskereszt HA-FKB lajstromjelű, Fokker F.VII-es típusú, négyágvas mentőrepülőgépe, melyből orvos és ápolószemélyzet, köztük két hölgy is ejtőernyővel ugrott ki. Az első magyar hölgy, aki ejtőernyős ugrást hajtott végre a Mátyásföldi repülőtér felett Medveczky Gabriella (1911–2001) vöröskeresztes nővér volt.⁴¹ Társa Tatár Margit másodikként ért földet.⁴²

³⁹ Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant I. kötet. Püldo Könyvkiadó, Nagykovácsi, 2007.

⁴⁰ www.masodikvh.hu/erdekessegek/alakulatok/1602-a-magyar-kiralyi-honvedseg-ejternys-alakulatanak-toertenete-1938-1945 (2017.05.25.)

⁴¹ Dr. Vajda Pál: Nők, akik az eget ostromolták V. Repülés 1968/10. szám

⁴² <https://kepesrepules.wordpress.com/2016/09/30/evfordulok-2016-oktober/>



7. kép Az első Légbőlmentési Konferencia hajózó személyzete

Az 1939 szeptemberében Mátyásfüldön tartott ejtőernyős bemutatók már a szakmai elismertség jegyében zajlottak. Az ejtőernyőskeretet ekkor már, mint a haderőfejlesztés szempontjából kívánatos, a korszerű hadviselés elveit megvalósító csapatot mutatták be a szakmai közönségnek. Küszöbön állt a honvédség hadrendjében egy ejtőernyősszázad megalakítása is. Nem volt egyértelmű az ejtőernyőscsapatok haderőnemi alárendeltségének kérdése, így azonos érdeklődés mutatkozott mind a szárazföldi haderőnem, mind a légierő részéről. A honvédség tábornoki karának tartott ejtőernyős bemutatót a szombathelyi ejtőernyőskeret Mátyásfüldön. A hadtest- és hadosztályparancsnokok mellett megjelentek a Honvédelmi Minisztérium tisztjei és a Törzstiszti tanfolyam hallgatói is. A keret tagjai 300 méter magasságból hajtottak végre ugrást, és harcászati gyakorlat keretében egy repülőtér elfoglalását mutatták be. Néhány ejtőernyős nagy magasságú ugrást is bemutatott a közönségnek. A légierő vezetése fokozott figyelemmel kísérte az ejtőernyőscsapatok fejlődését. 1940-ben az ejtőernyősszázad az éves kiképzési tervnek megfelelő foglalkozásokat és gyakorlatokat hajtotta végre. Ekkor már nem az új típusú csapatok bemutatása, a katonai felső vezetés meggyőzése dominált, hanem a háborús körülmények között folytatott gyors kiképzés. A Törzstiszti tanfolyam hallgatói számára a mátyásfüldi repülőtérben ebben az évben is ejtőernyős bemutatót tartottak, ezúttal áprilisban. Ekkor már az új, nagyobb szállítóképességű Savoia SM-75 szállító repülőgépekből ugrottak az ejtőernyősök, összesen 26 fő.⁴³ 1943-ra 36 ejtőernyős-leventecsapat működött az országban, 30–60 fős létszámmal csapatonként. A leventék és a HMNRA sorköteles korú növendékei számára a mátyásfüldi repülőtér nyári tábor szerveztek, ahol ugrótornyos ejtőernyős-képzésre és szoktatórepülésekre is sor került. A mátyásfüldi táborba 5–600 fős létszámot vonultattak be nyaranta. Az őszi bevonuláskor ez a létszám állt rendelkezésre a pápai ejtőernyős alakulat számára.⁴⁴

⁴³ Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A magyar légideszantcsapatok alkalmazásának, haditechnikai eszközeinek és szervezetének fejlődése (1933-45) I-II. rész Katonai Logisztika 2016. évi 3-4. sz.

⁴⁴ Szíjj Jolán (szerk): Az IHNETOV munkanaplója: vitéz Bély Alajos vezérezredes Hadtörténeti Levéltárban őrzött irataiból 1941-1943. Petit Real Kiadó, Budapest, 2002. és Huszár János: Honvéd ejtőernyősök Pápan. Jókai Kör, Pápa, 1993. 70. o.

5. Mindennapok a mátyásföldi nemzetközi és katonai repülőtérén⁴⁵

5.1. A nemzetközi légiforgalom kialakulása és fejlődése a mátyásföldi repülőtérén⁴⁶

Korunk egyik fontos közlekedési ágazata a légi közlekedés. Az emberiséggel egyidős ugyan a repülés vágya, mégis annak tömeges elterjedésére a technikai feltételek létrejöttéig, a XX. század legelejéig kellett várni. Az első hőlégballon-repülések (1783) után még hosszú időnek kellett eltelnie ahhoz, hogy a repülés közlekedési jelentőségre tegyen szert. A katonai repülés megkerülhetetlen a légiszállítás tárgyalásakor, hiszen annak igazi fellendülését az Első Világháború, és az arra való felkészülés hozta. Bár az Osztrák-Magyar Monarchia utolsó Honvédelmi Minisztere, báró Hazai Samu még kinevette a légi hadviselés gondolatát is, a katonai vezetők csakhamar felismerték a légi harcban és a légi szállításban rejlő lehetőséget. A repülés térhódítása a merevszárnyú motoros repülőgépek megjelenésével vette kezdetét, mely egybe forr a katonai repüléssel.

A légiszállítás nemzetközi viszonylatban fontos ágazattá vált, fő volumene országok, kontinensek közötti forgalomban jön létre, de nagy kiterjedésű országok esetében a belföldi szállítási igények kielégítésében is jelentős szerephez jut. Fejlődése, térnyerése függ az általános gazdasági és technikai fejlődéstől, ugyanakkor maga is befolyásolja a politikai és gazdasági folyamatok alakulását. Itt kap teret a katonai repülés és benne a katonai légiszállítás is, mely a gazdasági és politikai célok elérésének egyik fontos eszköze és biztosítója.

A mátyásföldi repülőtérrel 1918. július 4-én emelkedett fel az a Brandenburg C-1 típusú repülőgép, amely postaküldeménnyel indult Bécsbe. Az esemény a magyar légiposta születésnapjának tekinthető. Az első kísérletet röviddel az Osztrák-Magyar Monarchia összeomlása után rendszeres járatok követték, az Őszirozás Forradalom időszakában, majd a Tanácsköztársaság napjaiban az ország szívéből indultak postarepülőgépek, melyek hivatalos küldeményeket szállítottak. Az I. világháború befejezését követően 1920. február 11-én, Budapesten megalakult a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT). Első postajáratát Albertfalváról Szegedre indította, majd rendszeres légiposta járatot üzemeltetett Szombathelyre. Öt és fél hónap alatt összesen 138.107 darab postai küldeményt továbbítottak repülőgéppel. A világháborúban győztes szövetséges Entente (antant) államok, katonai ellenőrző bizottsága 1921 tavaszán – mivel a cég katonai célok szolgálatában is állt – megtiltotta a MAEFORT további működését, így 1921. december 6-án a MAEFORT-ot felszámolták. Elmondható, hogy 1921-től tizenöt esztendőn keresztül Mátyásföld volt a hazai közforgalmú repülés központja, sőt a Magyar Légiforgalmi Társaság megalakulásától nemzetközi légiforgalmat is bonyolított.

⁴⁵ Dr. Moys Péter: Légiforgalmi irányításunk története.(1920 - 1945) www.hungarocontrol.hu 2003. 01. 14.

⁴⁶ A MALEV Repülés- és Üzemtörténeti Kör 1983. évi Konferencia kiadványában megjelent tanulmány bővített kiadása. 2003. januárban Susánszky L. tanulmánya alapján kiegészítve



8. kép Fokker F-III. utasgép a „Horthy” hangár előtt 1930.

A mátyásföldi repülőtér a városközponttól 12,5 km-re fekvő, 700x800 m-es füves terület volt, kiszolgáló-épületekkel és hangárokkal. A füves repülőtér nemcsak leszálló jellel és szélzsákkal rendelkezett, de saját villamosenergia ellátó központja, meteorológiai és rádió tornya is volt. A gyár 39 méter magas, jó tájékoztató pontként szolgáló víztornya mellett 1936-ban elkészült a Bauhaus stílusú, modern forgalmi épület és üvegfalú irányító torony is.

Még életben volt Magyarországon a békeszerződésben kimondott repülési tilalom, amikor a Franco-Roumain Légitforgalmi Társaság 1922 tavaszán megindította Párizs–Strassburg–Prága–Budapest légijáratát, melyet később e vállalat jogutódja a Nemzetközi Légitforgalmi Rt. (CIDNA) 1925-ben Belgrádon és Bukaresten keresztül Konstantinápolyig (Isztambul) meghosszabbított. E légitársaság felkérésére a m. kir. Posta rádió-kirendeltséget létesített Mátyásföldön. A rádió-kirendeltség adóállomása a Csepel-szigeten települt, de a 250 wattos Huth adót Mátyásföldről billentyűzték. A vevőállomást a repülőtéri postahivatal helyiségében telepítették. A vevőkészülék egy visszacsatolt audion kapcsolású készülék volt, kétfokozatú hangerősítővel. A szolgálatot a m. kir. Posta rádió-távírással látták el a repülőterek közötti repülésmeteorológiai és a repülőüzemi táviratok forgalmazásával. 1922. november 17-én a szövetséges hatalmak feloldották a magyarországi repülési tilalmat, így két magyar légitforgalmi vállalkozást is alapíthattak Budapesten: a Magyar Légitforgalmi Rt.-t (MLRt.) és a német érdekeltségű AEROEXPRESS-t.

1923-ban éledt újjá igazán a polgári légitforgalom, amikor a Magyar Aeroforgalmi Részvénytársaság Fokker gépein újra megindította Mátyásföldről a rendszeres légijárait. Hamarosan több, mint 360 járat vitte az utasokat és a postát a vidéki városokba és a környező országokba. A Magyar Aviatikai Évkönyv tanúsága szerint 1920-21. között Mátyásföldről a MAEFORT Légitársaság 43 utast és 2045 kg (138.000 db) postai küldeményt szállított. 1923-ban már két magyar és egy külföldi érdekeltségű társaság 1589 utast és 35.500 kg küldeményt szállított. 1926-ban már négy légitársaság bonyolította le 2700 fő utas és 210.000 kg

szállítmány célba juttatását. 1928-ban ezek a számok megközelítették a 4300 fő utaslétszámot és a 350.000 kg tömegű szállítást.⁴⁷

1923 tavaszán megkezdődtek a Magyar Állami Gépgyár (MÁG) mátyásföldi repülőteréről és a budapesti József nádor Műegyetem előtti alsó rakparti vízirepülő állomásról (AEROEXPRESS Junkers F-13 típusú hidroplánjaival) a séta- és propagandarepülések a főváros fölé. Európában az északnyugat – délkeleti légiforgalmi irányon központi szerepet töltött be Mátyásföld, mivel minden nemzetközi repülést végző külföldi repülőgép leszállt itt üzemanyagot felvenni, esetleg itt is éjszakázott. A MALERT (Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság) Fokker F-III., Fokker F-VII., Fokker F-VIII. és Fokker F-XI. típusú repülőgépekkel Budapest – Wien – Budapest útvonalon bonyolította le a légiforgalmat. Magyarország további két Fokker F-VII típusú repülőgépet vásárolt Hollandiában az ML Rt. részére. A gépek 1928 szeptemberében érkeztek meg Mátyásföldre. 1927. március 31-én szűnt meg Magyarország közvetlen nagyhatalmi ellenőrzése, így a Párizsi Egyezmény aláírása folytán a polgári repülést is sújtó korlátozások enyhültek. Lajstromjeleik 1931-ig H-MFKA és H-MFKB voltak, amelyek 1932-ben HA-FKA-ra és HA-FKB-re változtak. A HA-FKB jelű repülőgépet 1935-ben a Légierő vette át. Ezen kívül más, külföldi légiforgalmi társaságok repülőgépei is használták a mátyásföldi repülőteret: a már említett CIDNA (Nemzetközi Légiforgalmi R.T.) Caudron típusú gépekkel, a DLH (Deutsche Luft Hansa), a KLM (Holland Királyi Légitársaság) Amszterdam – Jakarta távon⁴⁸ az Imperial Airways (később British Airways) és az olasz Ala Littoria. A légiforgalom növekedése indokolta tette, hogy a Rádió-kirendeltség önálló rádióadóval rendelkezzen. Ezért a Huth adót Csepelről áttelepítették Mátyásföldre, hogy a repülőter a légijárművek fedélzeti rádióállomásaival közvetlen összeköttetést tarthasson. Később ez tette lehetővé a fedélzeti rádió-iránymérést is. 1923 májusában 1250 méteres hullámhosszon, Csepelen üzembe helyeztek egy régebbi, 1 kW teljesítményű rádióadót a légiforgalom kiszolgálására, a vevőállomás azonban végig Mátyásföldön maradt.⁴⁹ 1925-ben megindult a rendszeres belföldi légiközlekedés is Budapest és négy vidéki nagyváros: Debrecen, Miskolc, Nagykanizsa és Szeged között, ahol a repülőgépek légipostai küldeményeket, leveleket és újságot szállítottak, de esetenként utast is fedélzetükre vettek. A rendszeres légiforgalom megkövetelte a különböző földi szolgálatok megszervezését, beleértve a repülőterek megfelelő kialakítását és felszerelését is. A repülőtéri ügyeleti szolgálat általában napkeltétől napnyugtáig terjedt, illetőleg, amennyiben a repülőtéren éjszakai forgalom is volt, (pl. Mátyásföldön 1931-től) úgy ügyeleti szolgálatot éjszaka is kellett tartani.

5.2. A légügyi hatóság megszervezése és a repülőtéri szolgálatok tevékenysége⁵⁰

A m. kir. Kereskedelemügyi Minisztérium szervezetében felállított m. kir. Légügyi Hivatal⁵¹, 1924. április 10-én kezdte meg működését. A Légügyi Hivatal (a Légierő Vezérkar fedőszerve) egyben a Kereskedelemügyi Minisztérium V. Légügyi Szakosztályaként működött, így hatáskörébe tartozott a polgári légügyi igazgatás vezetése és ellenőrzése is. Mint középfokú légügyi hatósági szervezet végezte a légiközlekedést kiszolgáló meteorológiai- és rádiószolgálat megszervezését és ellátását. A m. kir. Légügyi Hivatalnak

⁴⁷ 15. <http://docplayer.hu/639342-Kunar-gyorgy-moys-peter-repuloteri-csendorseg-a-ket-vilaghaboru-kozott.html> (Hozzáférés: 2017.12.12.)

⁴⁸ Zsille P.: Interkontinentális járat Mátyásföldről Aeromagazin 2007. május

⁴⁹ A Huth adót 1924-ben visszatelepítették Csepelre, és ezzel kezdte meg a m. kir. Posta az első kísérleti műsorszóró adásokat.

⁵⁰ Olasz Lajos: Légi csendőrség Magyarországon a két világháború között és a második világháború időszakában in Magyar csendőrség-történeti tanulmányok / Parádi József et al. szerk. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság Bp. 2015.

⁵¹ m. kir. kereskedelemügyi miniszter 45.179/XI-1924 számú rendelete

alárendelt repülőtér gondnokságok mint első fokú légügyi hatósági szervek működtek. Ezek a Budapest-Mátyásfüldi és a vidéki (Szombathely, Székesfehérvár, Szeged, Nyíregyháza, Kaposvár, Miskolc) repülőtereken települtek. Az állami érdek, az államvagyon védelme, a jogszabályok betartásának ellenőrzése a repülőtér gondnoksági feladatokat ellátó repülőtéri csendőr különítmények feladatát képezte. A mátyásfüldi repülőtéren a repülőtéri csendőr különítményen kívül más állami szervek is teljesítettek szolgálatot⁵²: az útlevél ellenőrzést végző rendőri közegek, a vámkielégeltség, a postahivatal, a meteorológiai kielégeltség és a rádiókielégeltség.

A felsoroltak közül a csendőr különítmény, valamint a meteorológiai- és a rádiókielégeltség a Légügyi Hivatal felügyelete alá tartozott.⁵³ A szolgálatot ellátó csendőr személyzet tulajdonképpen hivatásos katonai repülő volt, de a békeszerződés létszámkorlátozásai⁵⁴ miatt bújtatott szervezetben működtek. Az 1930-as években nagyarányú fejlesztések és építkezések kezdődtek Mátyásfüldön. Új hangárok mellett ekkor épült a *csendőrlaktanya*, melyben ma a Müller György Óvoda és Általános Iskola működik. Az Újszász utca - akkori nevén: Keresztúri út - másik oldalán két (84, 86. sz.), úgynevezett pilóta házat is építettek a repülőhajózók és családjaik részére.

A Légügyi Hivatal a repülőtéri csendőr különítmény parancsnokságok közegei útján gondoskodott a légiforgalom szabályozása tárgyában hozott törvény⁵⁵, rendeletek, továbbá repülőtér rendtartási és üzembiztonsági szabályai betartatásáról. A repülőtérrel induló repülőgépek felszállása csakis a csendőr hozzájárulásával történhetett. A repülőtéri csendőr különítmények saját működési területükre vonatkozó alkalmi le- és felszállási engedélyeket önállóan adhattak ki. Természetesen a nemzetközi és belföldi menetrend szerinti repüléseket a Légügyi Hivatal engedélyezte előzetesen. A repülőtérrendet a Légügyi Hivatal által kinevezett repülőtér vezető (egyben a csendőr kielégeltség parancsnoka) állította össze, mely a Légügyi Hivatal jóváhagyásával lépett érvénybe. Az ügyeletes repülőtéri csendőr szolgálaton kívül a forgalmi idő alatt állandóan legalább egy utasgép kiszolgálásához elegendő szerelő személyzetnek jelen kellett lennie, valamint az időjárás jelentéseket felvevő rádió-távírást és egy egészségügyi közegnek is szolgálatot kellett teljesítenie. A repülőtéri rádiószolgálatot 1923–1933-ig a m. kir. Posta, majd 1933. március 1-től 1938. áprilisig a LúH és 1938. májustól ismét a m. kir. Posta látta el. Az útlevél ellenőrző és vámigazgatási közegek a külföldre indított és a külföldről érkező repülőgépeknél ellenőrizték a repülőgép utasait és rakományát. A repülőgépek indítása a forgalmi épület előtti betonlapról zászlójelekkel történt. Az indulási jel megadása után a felszálló repülőgép széllal szemben startolt és a repülőtér szélétől számított legalább 500 méter távolságra egyenes vonalban kellett repülnie. Másik repülőgép addig nem indulhatott, amíg az előbbi a kb. 200 méteres magasságot el nem érte. A repülőtér felett, valamint ennek szélétől számított 1000 méteren belül és 1000 méter magasság alatt a repülőgépek a fordulót balra voltak kötelesek végrehajtani, csakúgy, mint leszállás előtt. Az állami repülőterek használatáért járó fel- és leszállási illetékeket és tárolási díjakat a Légügyi Hivatal állapította meg és beszédükről a csendőr különítmény gondoskodott.”⁵⁶ Megállapítható tehát, hogy forgalmi repülésünk kezdetén a légirendészeti és

⁵² Susánszky László: A Magyar Posta szerepe a repülő hírközlésben. Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Évkönyve – 1993. p. 82-87. (Budapest 1994.) 83. o.

⁵³ A repülőtéri rádiószolgálatot 1923-1933-ig a m. kir. Posta, majd 1933. március 1-től 1938. áprilisig a LúH és 1938. májustól ismét a m. kir. Posta látta el.

⁵⁴ A Trianoni Békeszerződés 35.000 főben állapította meg a magyar honvédség létszámát és csak a belső rend fenntartására alkalmas fegyverzetet szerelhettek fel. Légierővel M.o nem rendelkezhetett.

⁵⁵ 1921. évi XXXIII. tc. (a trianoni békeszerződésről)

⁵⁶ Magyar Aviatikai Évkönyv - 1929. 149. oldal

a légiforgalmi irányítási tevékenység nem vált el egymástól, mindkét feladatot a repülőtéri csendőr különítmények látták el.⁵⁷



9. kép Repülőtéri meteorológiai szolgálat 1943.

5.3. Rádió, mint hírközlő és navigációs eszköz a repülőgépen

A rádió adó-vevő készülék első ízben az 1920-as évtizedben került felszerelésre forgalmi repülőgépekre, mely ekkor még rádiótávíró készülék (Morse) volt. Az ML Rt.⁵⁸ először az 1928-ban vásárolt Fokker F-VIII. típusú utasszállító repülőgépeire szereltetett fel ilyen készüléket. Az európai légiközlekedés kezdeti éveiben, már a 20-as évek közepétől a rádió elsősorban a repülőterek közötti összeköttetés céljára szolgált, a légiforgalom kiszolgálásához szükséges időjárás jelentések és előrejelzések, valamint a repülőgépek indulási és érkezési idejének jelentése, továbbá a légiforgalommal kapcsolatos egyéb fontos és sürgős tájékoztatások repülőterek közötti továbbítására. A rádiótávírók a m. kir. Légügyi Hivataltól szakszolgálati engedélyt kaptak. A vizsga tárgyai: nemzetközi rádiótávíró egyezményben megállapított tárgyakon kívül, legalább két idegen nyelvre, a németre és a franciának a szolgálat ellátásához szükséges mértékű ismerete volt. 1927-ben, Washingtonban a nemzetközi légiforgalmi rádióértekezleten osztották fel a légiforgalmi frekvencia sávokat úgy, hogy azokon egymás zavarása nélkül lehessen forgalmazni. A felosztás egy része még ma is érvényben van! A 194–285 kHz a levegő-föld összeköttetés céljára; a 285–315 kHz kizárólag földi rádióirányadó állomások céljára; a 315–350 kHz a légimozgó szolgálat céljára, ezen belül a 333 kHz-et a nemzetközi forgalomban általános hívás céljára; az 500 kHz frekvencia pedig a segélykérés céljára szolgált. A rádióforgalmazás külön fedélzeti rádiótávíró alkalmazásával, a tengeri hajózás rádió szolgálatánál alkalmazott ún. Q-kódex átvételével, illetve saját légiforgalmi célú kód sorozat kialakítása segítségével történt. **Magyarországon a mátyásföldi nemzetközi légikikötőben működött először postai rádió**

⁵⁷ A m. kir. repülőtéri gondnokságok működési körének megállapítása tárgyában kiadott 47.618/XI-24 K.M. számú miniszteri rendelet

⁵⁸ 1931-ben az állam megvásárolta a vállalat részvényeit és ezután használták a MALERT rövidítést.

iránymérő állomás⁵⁹, amelyik a vidéki repülőtereken (Kaposvárott és Szombathelyen) létesített rádió iránymérő állomások telepítése után ezekkel együttműködve körzeti repüléstájékoztatást, illetve 1944 májusától 1945. év végéig forgalomirányítást is végzett.

A rádió navigációs lehetőségek és módszerek fejlődésével (önbemérési navigáció) a repülőgép személyzete már földlátás nélkül is folyamatosan tudott tájékozódni, felhő felett, vagy akár felhőben is. Ezzel viszont megszűnt az a lehetőség, hogy egymást látva biztonságosan elkerülhessék az összeütközést az egymást keresztező útvonalon haladó repülőgépek. A légiforgalom sűrűbbé válása miatt a földi szolgálatok többé már nem csak tájékoztatták a repülőgépeket egymás helyzetéről, hanem irányították is a forgalmat és biztonságosan elkülönítették egymástól a repülőgépeket. A rádió-iránymérő szolgálat nem csak az útvonalon közlekedő repülőgépeket segítette, hanem rossz látási viszonyok esetén a repülőtér megközelítését és a leszállást is. A felhőáttörést vagy a repülőtér megközelítését ilyenkor ún. „ZZ eljárás”-sal hajtották végre a repülőtéri iránymérő állomás (GONIO) segítségével. A pilóta megkapta a használatos futópálya irányát, de a végső egyenesen repülve és az iránymérőtől kapott helyesbítések figyelembevételével úgy kellett beosztania a süllyedést, hogy a leszálló küszöb előtt 1 km-re telepített GONIO fölé kb. 50 méter magasan érkezzen. Itt a GONIO állomás tetején álló földi figyelő a motorzaj irányát érzékelve szócsövén lekiabált az iránymérő távirásznak és közölte, hogy égtáj szerint milyen irányból hallja a közeledő repülőgépet. Ezt egyezményes jellel a fedélzetre továbbították, ha jó irányból jött ZmZ-t, (gázt le, leszállhat), ha nem volt jó a megközelítés JmJ-t kapott, ami azt jelentette, hogy át kell startolni és a megközelítést megismételni. Természetesen úgy a GONIO-ban mint a repülőgép fedélzeten összeszokott, nagy gyakorlattal rendelkező személyzetre volt szükség a „ZZ eljárás” biztonságos végrehajtásához. A m. kir. Posta Központi Táviróhivatal Rádió-üzemközpont Repülőtéri Kirendeltsége 1923 márciusától biztosított szolgálatot a Mátyásföldi repülőtéren a repülőterek közötti meteorológiai és forgalmi hírváltás céljából. A "Telefunken" gyártmányú rádió iránymérő állomást 1931-ben telepítették Mátyásföldön. Az iránymérő állomásokat itt is, és a vidéki repülőtereken is a Légügyi Hivatal (Légierő) üzemeltette 1933. március 1-től 1938 áprilisáig. 1944. március végéig Budaörsön, majd a német megszállás alatt Mátyásföldön működött a vezető iránymérő állomás, német katonai ellenőrzés alatt, de magyar postai személyzettel. A polgári légiforgalmi vezető Horváth L. Nándor postafőtiszt volt. A GONIO 333 kHz-en forgalmazott a repülőgépekkel, 336 kHz-en egymás között leveleztek a rádió iránymérő állomások, és 322 kHz volt a leszállító frekvencia.

A kisantant országok hosszas tárgyalások után elismerték Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát az 1938. augusztusában, a jugoszláviai Bledben tartott konferencián. Ennek következtében hivatalosan szétvált az országban a polgári és a katonai repülés 1939. év elejétől. A régi, polgári ruhába bújtatott, tapasztalt katonai személyzetet 1939. júniusától a sportrepülésből átvett és intenzív kiképzésen átesett FIATal pilótákkal, majd 1941-re a három éves iskola után, frissen végzett műszaki személyzettel váltották fel.⁶⁰ A m. kir. Posta 1938 májusában, már Budaörsön, nemzetközi nyomásra átvette a polgári légiforgalom biztosítását ellátó rádiószolgálatot (iránymérés és helymeghatározás) a Légügyi Hivataltól. Ekkor már megkezdődött a m. kir. Honvéd Légierő nyílt szervezése és csak a katonai repülés maradt a Légügyi Hivatal alárendeltségében.

⁵⁹ Dr. Abody (Anderlik) Előd: A repülőgép és a repülés. Pósa Károly kiadása, Budapest, 1942, 468. oldal; Zákány Zoltán: A repülés üzeme; Veress László: A légkör (Repülő időjelző szolgálat)

⁶⁰ Zainkó Géza: A MALERT története. Bp. 2002. Kézirat.

5.4. Érdekességek a repülőtér életéből

Mivel hosszú évekig Mátyásföldön volt Budapest nemzetközi forgalmat is bonyolító légikikötője, így érthető, hogy nagyon sok fontos és érdekes politikai, repüléstörténeti és sportesemény történt itt. Ezek közül csak néhányat kiragadva szeretnénk bemutatni az események gazdagságát.

A sportrepülés terén is számos nevezetes esemény és világrekord fűződik a repülőtérhez, például: 1928-ban Kaszala Károly a legendás pilóta és Lampich Árpád tervező-pilóta számos zártköri és távolsági világrekordot állított fel innen startolva L2 Róma gépükkel. 1933-ban Bánhidi Antal a maga tervezte gépével, a Gerle-13-al körbepülte a Földközi tengert, majd az egész Európa által figyelemmel kísért 100 óra 22 perces repülést követően Mátyásföldön ért földet. Ezt a túrát 2015-ben ismételték meg magyar repülők, szintén kísérleti géppel, 80 óra alatt. Az 1931. év érdekes eseménye volt az LZ 127 jelzésű Zeppelin léghajó magyarországi útja.



10. kép Bánhidi Antal és gépe a Gerle 13



11. kép Lampich Árpád és gépe az L2

1931. március 29-én a léghajó érkezésekor és később elindulásakor is, a repülőtéri rádió-kirendeltség rádió összeköttetést tartott a léghajó fedélzeti rádióállomásával.

A másik világraszóló esemény volt 1931. július 16-án a „Justice for Hungary” Lockheed Sirius típusú repülőgép az észak-amerikai Grace Harbourból leszállás nélkül repült haza. Igaz, hogy a 25 óra 40 perces repülés után - műszaki hiba miatt – Mátyásföld helyett, Bicske határában értek földet, de a két magyar óceánrepülőt, Endresz György pilótát és navigátorát, Magyar Sándort ezrek várták Mátyásföldön. A repülőtéri rádió-kirendeltség is felkészült, és egy nagy érzékenységgű vevőkészülékkel figyelte a repülőgép HNZA hívójelű fedélzeti rádióját. Az összeköttetés azonban nem jött létre, mert a fáradt navigátor, kikapcsolta a rádiót, amikor az európai kontinens fölé érkezve már földlátással tudta folytatni a tájékozódást és nem volt többé szüksége a hajók segítségével történő navigálásra.



12. kép Endresz György és gépe a Lockheed Sirius

A sportember és szenvedélyes repülő, Horthy István kormányzóhelyettes is gyakran repült Mátyásföldön. A néhai repülőtér délnyugati sarkában máig áll, és a Honvédség ma is használja rendezvénycsarnokként azt a hangárt, ahol egykor az ifjabb Horthy repülőgépe parkolt. A csarnok jelzésére – tiszteletből – a „H” betű szolgál. Az Újszász utca 41–43. számú épületben, a MÁG dísztornyáról könnyen felismerhető, elhanyagolt állapotú főépületében látható még a reptérre néző, Horthy-erkélynek nevezett épületrész, mely mögött a kormányzóhelyettes úr szolgálati lakása rejtőzik. Felesége, Gróf Edelsheim Gyulai Ilona emlékirataiban így emlékezik a régi idők repüléseire: *"Pista (Horthy István – a szerző megjegyzése) kis gépével gyakran tettünk meg rövidebb repülőutakat az országon belül. Néha műrepülést is csinált velem Pista, amit nagyon élveztem, csak a háton repülést nem szerettem, mert a gép aljáról a piszok az arcomba hullott. Ez határozottan az élet szebbik oldala volt, és jobban is szórakoztatott, mint a társadalmi és hivatalos elfoglaltság... Repülni tanulni sokkal könnyebb volt. Pista tanácsára először a vitorlázórepülést tanultam meg. Azt mondta, majd ő megtanít motoros géppel repülni. Először egy Tücsök nevű nyitott ülésű vitorlázón tanultunk, amelyet a földön vontattak... Ezek után domboldalon "siklottunk" le, és csak ezután tanultunk fordulókat csinálni, és vitorlázni a Cimbora nevű vitorlással... idővel letettem az A, B és végül a C vizsgát."*⁶¹



13. kép Horthy István főhadnagy kormányzóhelyettes

1945. október 3-án landolt az az amerikai katonai szállítógép a mátyásföldi repülőtérén, amely Szálasit és kormányának néhány tagját, többek között Szöllősi Jenő volt miniszterelnök-helyettest, Reményi-Schneller Lajos pénzügyminisztert, Bárdossy László és Imrédy Béla ex-miniszterelnökök mellett Budapestre hozta. Szálasira Péter Gábor, a

⁶¹Gróf Edelsheim Gyulai Ilona (Horthy István kormányzóhelyettes özvegye): *Becsület és kötelesség Európa* Könyvkiadó Bp, 2001.

kommunista irányítás alatt álló Politikai Rendészeti Osztály (PRO) vezetője, a későbbi terrrorszervezet, az ÁVH hírhedt főnöke személyesen tette rá a bilincset. Szálasit a repülőtérrel az Andrássy út 60-ba, a Hűség Házába, az egykori nyilas pártházba vitték, amely akkor már a politikai rendészet székháza volt.



14. kép Szálas Ferenc és társainak hazahozatala

1956 novemberében Nagy Imre miniszterelnököt a mai Lidl áruház helyén állott, úgynevezett „Francia hangárban” tartották fogva és innen, a mátyásföldi repülőtérrel hurcolták el a szovjetek repülőgéppel. A magyar katonai vezetőket a különítmények részben a hajnali órákban lakásukon, részben a Minisztériumban fogták el. A tábornokokat és tiszteket Tökölre szállították, majd egy részüket – az elfogott kormánydelegáció tagjaival együtt – repülőgépen a Szovjetunióba deportálták⁶². Másokat helikopteren szállítottak át Mátyásföldre.⁶³

6. Mátyásföldi repülőtér szerepe a Repülőgépgyár Rt. tevékenységében⁶⁴

Az 1942 novemberében alapított és 1943 januárjában bejegyzett Repülőgépgyár Rt. nevű cég részvényeinek 51 %-át Uhry Imre, 39 %-át pedig Uhry Zsigmond jegyezte.⁶⁵ Bár eredetileg Csepelen kezdték meg működésüket és ott tervezték az Uhry gépjárműkarosszéregyárat is elhelyezni,⁶⁶ de a csepeli légiveszély miatt a Honvédelmi Minisztérium máshol kívánta felépíteni a gyárat.⁶⁷ Az Uhry-testvérek gyárának Mátyásföldre történő telepítése során a fővárosi helyszínek közül a háborús viszonyok között ideálisnak mondhatót sikerült kiválasztani. A mátyásföldi repülőtér 700x800 m-es füves pályával, kiszolgáló-

⁶² Horváth Miklós: 1956 hadikronikája. Akadémia Kiadó, Budapest, 2003.418. o.

⁶³ Szűcs Miklós: Ezredes voltam 1956-ban a vezérkarnál. Szabad Tér Kiadó, Budapest, 1989. 131. o.

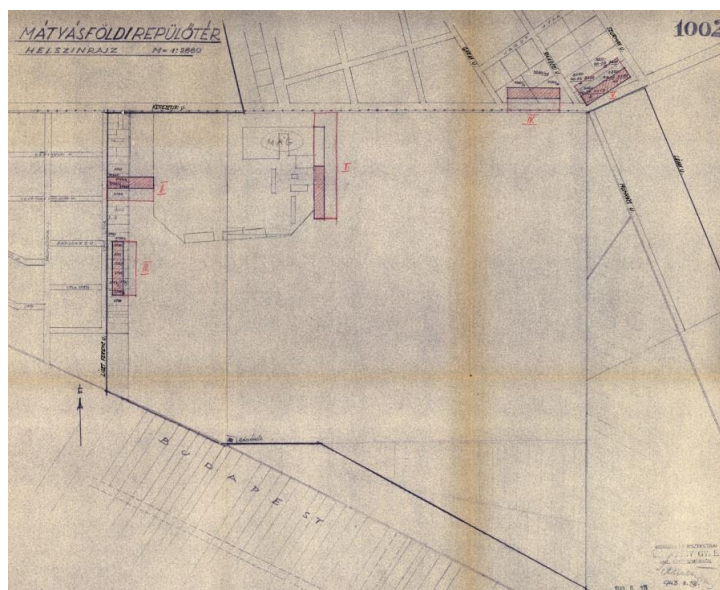
⁶⁴ Fábrián András – Ozsváth Sándor: A magyar tervezésű és gyártású Levente II. kiképző repülőgép és légialkalmas másolatának megépítése III. rész Haditechnika 2016/5. szám

⁶⁵ MNL OL Z.516 1. cs. 1. t.

⁶⁶ MNL OL Z.516 1. cs. 9. t. – Pro Memoriam a Repülőgépgyár Rt. üzembővítésével kapcsolatban, 1943. november 12.

⁶⁷ HL HM 1943 Eln. 17/r oszt. – Fabarakk épületek felállításával kapcsolatos pro domo iratokban Uhri Imre levele, 1942. december 16.

épületekkel, hangárokkal rendelkezett, 12,5 km-re volt Budapest városközpontjától.⁶⁸ A csepeli Weiss Manfred repülőtéren elhelyezett Repülőgépgyár Rt. a nyersanyagok és alkatrészek beszállításának folyamatos késedelme mellett helyhiánnyal is küzdött. A használatban lévő épületek mellé ezért újabb faszerkezetű hangárt építettek fel, mert már ekkor látszott, hogy a mátyásföldi nagycsarnok – melyben a sorozatgyártást nagyobb kapacitással tervezték végezni – 1944 márciusára sem lesz beköltöztethető. Az 1944. április 3-án Csepelt ért légitámadás⁶⁹ után a HM elrendelte a Repülőgépgyár Rt. azonnali átköltöztetését a mátyásföldi, még építkezés alatt álló gyártelepre.⁷⁰ A bombázások során a Repülőgépgyár Rt. mátyásföldi telepe nem szenvedett jelentős sérüléseket, ám a gyár főkonstruktöre, Fábíán András is egy Budapestet ért bombatámadásban vesztette életét.⁷¹



15. kép A Repülőgépgyár Rt. Honvédelmi Minisztériumnak benyújtott tervei a végszerelde épületének helyszínéről 1943 februárjából. A HM az I. számú elhelyezést választotta⁷²

A Repülőgépgyár Rt. 1944 tavaszától fokozatosan költözött át Csepelről mátyásföldi új telephelyére, a Margit utcába.⁷³ 1941-ben a Horthy Miklós út (ma Kerepesi út) átellenes, északi oldalán lévő, munkás és tisztviselő lakóközrnek számító Új Mátyásföldnek elnevezett területen voltak még olyan parcellázatlan, lakóközrzettől távol eső és céljaiknak megfelelő szántóföldek, amelyekre felépíthető volt az Uhry-testvérek repülőgépgyára. A gyár végszereldjét a mátyásföldi repülőtér észak-nyugati részén helyezték el,⁷⁴ ezért a gyárból a végszerelésre szánt gépeket (leszerelt szárnnal) a főút túloldalán lévő mátyásföldi repülőtérre vontatták át: itt végezték a berepüléseket és itt történtek a RÁB átvételek is.⁷⁵ A gyár tehát a

⁶⁸ 80 éves a Mátyásföldi Repülőtér Corvin Hírnök Bp., 1996.

⁶⁹ MNL OL Z.516 2. cs. 25. t. – Repülőgépgyár Rt. helyzetjelentés, 1944. május 27.

⁷⁰ MNL OL Z.516 2. cs. 25. t. – A HM engedélyezi a gyár azonnali átköltöztetését Mátyásföldre, 1944. április 5.

⁷¹ Fábíán András gyászjelentése saját hagyatékából, 1944. július 20.

⁷² HL HM 1943 ELN 17/r oszt. – A Repülőgépgyár végszereldjének elhelyezésével kapcsolatos pro domo iratok

⁷³ MNL OL Z.516 2. cs. 25. t. – A HM engedélyezi a gyár azonnali átköltöztetését Mátyásföldre, 1944. április 5.

⁷⁴ HL HM 1943 ELN 17/r oszt. – A Repülőgépgyár végszereldjének elhelyezésével kapcsolatos pro domo iratok.

⁷⁵ A repülőműszaki területen az állami átvételi folyamatokat jelentősen befolyásoló eseményként 1935-ben létrehozták a Magyar Királyi Honvéd Légierő Repülőgép Kísérleti Intézetét (RKI) a Weiss Manfred gyár csepeli repülőterén. A Repülőkísérleti Intézet a Magyar Királyi Honvéd Légierő repülőeszközeinek haditechnikai biztosításában (beszerzésében, vizsgálataiban, kutatás-fejlesztésében, üzemeltetésében) játszott jelentős

legendássá vált Levente II. repülőgépeket gyártotta ekkor és a mátyásföldi repülőteret használta berepüléseihez. A Levente II. gyártása szempontjából ideális volt a környék ipari jellege. A terület nem csak közúton, hanem vasúton is megközelíthető volt (Rákos Vasútállomásról közvetlen iparvágány vezetett a repülőtér déli részéhez, akárcsak a főúton futó HÉV sínektől a Fokker úton át). Érdekes kísérletnek tekinthető a Repülőgépgyár Rt. által Fábián András tervei alapján gyártott „Honvéd” kétmotoros gyakorló repülőgép. A MÁVAG–Hirt HM504-es, 105 LE-s motorokhoz a gyár 1943–44-ben vegyes építésű, vászonborítású, könnyű gyakorló és futár célú repülőgépet épített. A 12,3 méteres fesztávú, 880 kg üres súlyú, „üvegház” kabintetős gép berepülése folyamatban volt, ám teljes befejezése a háborús események miatt elmaradt.⁷⁶ Ugyancsak a háború vetett véget a Varga László által, a Repülő Műszaki Intézetben tervezett RMI–7 „V/G” elnevezésű kiképzőgép gyártásának is. A 450 LE-s Argus AS 410 típusú motorral szerelt repülőgépek a Me–109-es gépekre történő pilóta átképzést szolgálták volna, hiszen azonos futószerkezettel és szimulátor (a Me–109-essel mindenben megegyező) kabinberendezéssel épültek volna.⁷⁷

A Repülőgépgyár Rt. MÁG mellett felállított végszereldője a mátyásföldi reptéren először fabarakkokban települt, majd végleges épületet kezdtek építeni, azonban ezt 1944 júniusában le kellett állítani. 1944 decemberének végén intézkedtek a reptéri fabarakkok kitelepítéséről. A légiveszélyt tekintve a gyár végül kisebb sérülésekkel átvészelte a háborút, direkt bombatámadást soha nem is szenvedett. A szovjet csapatok közeledésével – mivel a Ferihegyet ért támadás olyan súlyos károkat okozott – a pesti oldal légi ellátásának egyik elsődleges színtere néhány hétre Mátyásföld lett.⁷⁸ A Levente II. repülőgépek gyártása az ostrom alatt sem szünetelt, noha 1944 októberére a szovjet csapatok elérték Budapest határát. A HM Mizsér Jenő műszaki igazgató javaslatára⁷⁹ november 25-én nyílt parancsba adta⁸⁰ a gyár azonnali kitelepítését a pápai repülőtér közelében elhelyezkedő Szélmezőpusztára.⁸¹ 1944 novemberében a HM a mátyásföldi építkezést rendeletileg beszüntette.⁸² December 6-ára a 238 főre csökkent munkaslétszámból 64-en még erőltetett ütemben a Levente II.-k szerelésével foglalkoztak, a többiek a kitelepítés végrehajtásán dolgoztak, a munkások az ellenséges repülőgépek ágyúzása és aknatűz közepette végezték munkájukat. A gyár gépeit, felszerelését, anyag- és félkészáru-készleteit részben teherautókon, részben pedig 25 vasúti vagonba rakva indították útnak. A kitelepítésre tervezett anyagból csak 6 vagon érkezett meg Pápara,⁸³ 19 vagon pedig Kőbánya alsó és Rákosrendező között rekedt, mert Budapest körül bezárult a szovjet ostromgyűrű.⁸⁴ A cégvezetés célja ezután már csak az volt, hogy a reménytelen körülmények között épülő iskolagépekből minél többet be tudjanak fejezni és

szerepet. Emellett jelentős volt az RKI szerepe a repülőipari minőségbiztosításban is. Többfajta, gyártásközi ellenőrzéssel, végátvétellel és állami átvételi tevékenységgel kapcsolatos minőségügyi feladatot is ellátott akkor, amikor szakembereket képzett és delegált a gyártóknál működő Repülő Átvételi Bizottságokba (RÁB), gyári berepülőpilótákat képzett, illetve végezte a repülőgépgyártóktól beérkező új repülőgépek minőségi átvételi vizsgálatait. A Katonai Átvételi Bizottság (KÁB) szakterületi képviselőt a Magyar Királyi Honvéd Légierő eszközei tekintetében a Repülő Átvételi Bizottságok (RÁB) látták el, amelyek központi szervezete az RKI szervezetén belül került kialakításra.

⁷⁶ Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig 18. Repülés 1968/10. szám

⁷⁷ Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig 19. Repülés 1968/11. szám

⁷⁸ Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A magyar légideszantescapatok alkalmazásának, haditechnikai eszközeinek és szervezetének fejlődése (1933–45) I-II. rész Katonai Logisztika 2016. évi 3–4. sz.

⁷⁹ BFL XVII.622 – Mizsér Jenő műszaki igazgató helyzetjelentése, 1944. december 20.

⁸⁰ MNL OL Z.516 1. cs. 10. t. – A HM nyílt parancsa a Repülőgépgyár Rt. Szélmezőpusztára való kitelepítéséről, 1944. november 25.

⁸¹ BFL XVII.622 – Mizsér Jenő műszaki igazgató helyzetjelentése, 1944. december 20.

⁸² MNL OL 1. cs. 15. t. – Repülőgépgyár Rt. igazgatósági ülésén készült jegyzőkönyv, 1947. november 10.

⁸³ Uo. és MNL OL Z.516 1. cs. 15. t. – Repülőgépgyár Rt. igazgatósági ülés jegyzőkönyv, 1947. november 10.

⁸⁴ MNL OL Z.516 1. cs. 15. t. – Repülőgépgyár Rt. igazgatósági ülés jegyzőkönyv, 1947. november 10.

kijuttassanak az összeomló Budapestről.⁸⁵ A Repülőgépgyár Rt. utolsó helyzetjelentéséből, melyet a HM-nek 1944. december 20-án Mizsér Jenő műszaki igazgató írt, kiderül, hogy V. 20 db-os szériából (az eddig legyártott darabszámok alapján I.631-I.650-ig terjedő jelzessor) is sikerült 5 db előszerelés alatt álló gépet úgy elkészíteni, hogy azok saját szárnyukon hagyták el a mátyásföldi repülőteret kitelepülési helyükre. Összesen 18 db új és javított gépet repültek át Dég, Esztergom, Túrje, Pápa, Tapolca repülőterekre. Miután elrendelték a mátyásföldi repülőtér katonai kiürítését, az V. 20 db-os szériából további 5 db gépet a budapesti Vérmezőn kialakított ideiglenes repülőterre szállították át olyan állapotban, hogy azokra már csak a szárnyakat kellett felszerelni.⁸⁶ Az utolsó Mátyásföldön szerelt 5 db Levente II. tehát 1944 decemberében szállt fel a mátyásföldi repülőtérrel, majd - Budapest szovjet körülvételekor - december 30-án a repülőtér elesett.⁸⁷

1945 után Mátyásföldön a repülőgépgyártás ellehetetlenült. A Repülőgépgyár Rt. mátyásföldi gyárkomplexumát az Uhry karosszéria gyár bérelte ki, és itt próbálta fenntartani – komoly nehézségek között – működését 1947-ig⁸⁸, amikor is a gyár az államosított vállalatokat irányító Nehézipari Központ (NIK) kezébe került. Ezt követően a Repülőgépgyár Rt., az Uhry cég és a repülőgép- és autópáncosalkatrészeket gyártó Ikarus Gép- és Fémgyár Rt. egyesítésével a mátyásföldi telephelyen 1949. február 23-án létrehozták a jól ismert állami Ikarus Karosszéria- és Járműgyárat.⁸⁹

A Levente II. típusú repülőgépek háború utáni történetének szempontjából is fontos szerep jutott Mátyásföldnek. Az 1945 és 1990 közötti időszakban a Szovjet Déli Hadsereg Csoport és az 59. Légihadsereg főparancsnoksága üzemeltette a füves repülőteret. 1945 után a HM próbálta begyűjteni azt a sérült repülőgép anyagot, amely még megtalálható volt. A mátyásföldi repülőanyag-raktárba gyűjtötték össze a különböző állapotban fellelt, elsősorban kiképző és iskola repülőgépeket, így a Levente II. típusból is került ide sérült gép, ill. fődarabok. A II. világháború után, **1947-től itt működött az 1. Honvéd Repülőtér Gondnokság és a Honvéd Repülőgép-javító Műhely**, valamint itt alakult meg az újjá szerveződő katonai repülés első alakulata: az 1. Önálló Repülőszázad is. Végül – a Levente II. kivételével - egyetlen begyűjtött repülőgépet sem javítottak ki mátyásföldön, ezeket valamikor 1947-ben feldarabolták.⁹⁰ 1948 közepén aktuálissá vált a Haditechnikai Intézet Repülő osztályának felállítása, melynek elhelyezése Mátyásföldön történt, Repülő Kísérleti Állomás (RKA) néven.⁹¹ A műszaki munkákat itt már 1948-ban megkezdték: gépek berepülése, motorvizsgálatok végzése, atrap-bombák készítése, stb. A HA-LEB jelzésű Levente II. felújítását 1949 szeptemberére fejezték be.⁹²

⁸⁵ BFL XVII.622 – Mizsér Jenő műszaki igazgató helyzetjelentése, 1944. december 20. Bizonyítja, hogy a Levente II. programot nem állították le: 1944 végéig erőltetett ütemben folyt a gyártás, amit a kitelepítési helyen még 1945-ben is folytatni szándékoztak

⁸⁶ BFL XVII.622 – Mizsér Jenő műszaki igazgató helyzetjelentése, 1944. december 20.

⁸⁷ BFL XVII.622 – Mizsér Jenő műszaki igazgató helyzetjelentése, 1944. december 20.

⁸⁸ MNL OL Z.517 1. cs. 5. t. – Jelentés az Uhry gyár általános helyzetéről, múltjáról, 1947. június 16. és

MNL OL Z.516 1. cs. – Számos jegyzőkönyv a Repülőgépgyár Rt. igazgatósági üléseiről

⁸⁹ Gerlei Tamás-Kukla László-dr. Lovász György: Az Ikarus évszázados története. 3., javított és bővített kiadás. Maróti Kiadó. Bp., 2007. 21. o.

⁹⁰ Sárhidai Gyula: Az utolsó Messerschmittek Magyarországon. Haditechnika 2006. 4.szám 36-37.

⁹¹ A létszáma 35 tiszt, 15 tiszthelyettes és 5 őrök. Az állomást az Intézet hatásköréből 1950 januárjában vonták ki (az állományt átadták a REMI-nek Tökölre) Dr. Hajdú F.-Sárhidai Gy.: A Magyar Királyi Haditechnikai Intézettől a HM Technológiai Hivatalig HM TH Budapest, 2005.

⁹² Repülés- és Üzemtörténeti Kör, XVII. Konferencia. 1992. Gibás Andor: Fábán „Levente”.



16. kép Az első 10 db-os Levente II. kisszéria átadása a csepeli repülőtérén 1943 novemberében⁹³ A gépek I.551-től I.560-ig kaptak katonai lajstromjelet.⁹⁴

A háború utáni autóbustípusok karosszériáját az Uhry testvérek karosszériagyárának utódjaként létrehozott Ikarus készítette. Ez a mátyásföldi gyár biztosította a MÁVAG (Magyar Királyi Állami Vas-, Acél és Gépgyárak) utolsó sorozatában készített B5 típusjelzésű 5 tonnás honvédségi teherautó alvázához a vezetőfülkéket is.⁹⁵

7. Katonai Logisztikai szervezetek Mátyásföldön

A mátyásföldi repülőtér története elválaszthatatlan a katonák jelenlététől, legyen szó katonai repülőgépgyártásról, javításról, ejtőernyős ugrásokról, repülő alakulatok szervezéséről, a Magyar Királyi Légierő születéséről, vagy éppen gépjárművek gyártásáról, tárolásáról. Amint azt a fentiekben a MÁG és az Uhry gyárak esetében kimutattuk, ezek működése, termelése ezer szállal kötődik a Honvédség tevékenységéhez. A katonai repülő és gépjárműves kiképzések is jelen voltak Mátyásföldön, ahogy arra az alábbiakban részletesen is kitérünk. Gépjárműves kiképzési példaként említhető, hogy a hivatalos honvédségi „gépkocsizó kiképzés” a 30-as években kezdődött a Budapest-Mátyásföldi laktanya Gépkocsizó Tanezrede szervezésében. A Magyar Honvédség gépjárművezetői állományának kiképzése a háború alatt és után is Mátyásföldön zajlott, ill. néhány hadtestnél az Állami Sofőriskola, majd az Autóműszaki Intézet is besegített. 1949-ben még folyt műmesteri tanfolyam Mátyásföldön, a honvédségi gépjármű szertárban, ahol korábban a Gépkocsizó Tanezred állomásozott. (1949. május 30-tól, október 16-ig, a négy és fél hónapos műmesteri tanfolyamon Szilvai őrnagy és Pénzes főhadnagy oktatókkal.) Nem mindennapi fegyelmet tartottak: megkövetelték a hallgatóktól, hogy mindig tisztelgéssel és "Víz, Olaj, Levegő!" hangos köszöntéssel üdvözljék egymást.⁹⁶ A feladatot az 50-es évek elejétől a Budapest, Zách utcai laktanyában működő „Gépkocsizó Tiszti Iskola” vette át.

7.1. Gépjármű-technikai logisztikai szervezetek Mátyásföldön a II. világháború után

A Honvédség jelenlegi mátyásföldi telephelyén már 1939-től kezdve működött katonai logisztikai szervezet. A XX. század elején, a robbanómotorok elterjedésével a hadseregben is megjelentek a kiépített utak hiányában is manőverezni tudó, gép- és harcjárművek. A

⁹³ MNL OL Z.516 1. cs. 17. t. – Repülőgépgyár Rt. helyzetjelentés, 1943. november 25.

⁹⁴ MNL OL Z.516 1. cs. 17. t. – Levente II. repülőgépek számlái, dátum nélkül

⁹⁵ <http://budapestcity.org/02-tortenet/Budapest-gyara/index-hu.htm>

⁹⁶ Varga József visszaemlékezése: <http://tanulovezeto.eu/node/543>

felmerülő problémák orvoslására, a harcanyag és a technikai eszközök hadseregszintű tároló, ellátó, javító feladatainak biztosítására, központi bázisokat hoztak létre. A két háború között a Magyar Királyi Honvédség gépjármű-technikai ellátását a **Magyar Királyi Honvéd Gépkocsi Szertár** végezte. A szertár a Honvédelmi Minisztérium Anyagi Főcsoportfőnökének irányítása alatt álló HM 3/b. osztály közvetlen alárendeltségébe tartozott,⁹⁷ és a hadsereg gépjárművekkel, gépi harceszközökkel, kerékpárokkal és üzemanyaggal való ellátását végezte. 1939-től a Gépkocsi Szertár tevékenységi köre egyre bővült ezért a korábbi, Ezredes utcai szűk objektum nem biztosította a megnövekedett feladatok végrehajtását, a szertár Mátyásfüldre költözött át. A második világháború árnyékában, a hadsereg felszerelése érdekében a Mátyásfüldön működő Magyar Általános Gépgyár területét a honvédség vette igénybe. A gyár katonai parancsnokot kapott, és a kapu fölé felkerült a Magyar Királyi Honvéd Gépkocsi Szertár felirat. Erről tanúskodnak Lissák Tivadar tartalékos főhadnagy fényképfelvételei is a Fortepan fotóarchívumban. (A mátyásfüldi Gépkocsiszertár történetét Varga Imre, a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum levéltárosa dolgozta fel nagy részletességgel a Katonai Logisztika folyóiratban.⁹⁸)

A szertárat Mátyásfüldön nem ürítették ki teljesen, így nem is költözött ki 1944-ben. 1945 tavaszától a szovjet haderő rendezkedett be a szertár épületeibe. A Mátyásfüldön tárolt gépi és szerszámanyagot sem szerelték le a kiürítéskor, illetve nem rombolták, sőt, tovább használták. 1945 tavaszától a műhely tovább működött, először szovjet katonai ellenőrzéssel, később önálló magyar honvédségi alakulatként. Azonban a magyar gépjárműves szervezet mindvégig ott volt 1945 után is.⁹⁹

1945. április 17-én Buda magyar parancsnoka Oltay Károly alezredest bízta meg a Gépkocsi Javító Műhely és Honvéd Gépkocsi Szertár¹⁰⁰ vezetésével. Erre a napra vezeti vissza az MH Anyagellátó Raktárbázis, mint katonai szervezet történetét, és így az egykori jogelőd megalakulásának évfordulója lett csapatünnepének dátuma is. Fő feladatuk a helyreállítási munkák elvégzésén túl a háborút túlélte, használható gépjárművek begyűjtése volt. „A begyűjtést két gyűjtőállomásra szervezték, egy budai és egy pesti állomásra... illetve üzembe helyezték visszaköltözés után az Ezredes utcai karbantartó állomást.”¹⁰¹ Két gyűjtőpont volt tehát, az egyik Pesten (ez volt Mátyásfüld, a Gépjárműszertár bázisa - hiszen a javítandó repülőgépeket is itt gyűjtötték, de eleve itt gyűjtötték a javításra váró gépjármű-technikai eszközöket 1939-1945 között is) a másik pedig Budán (ez volt a Vérmező, amihez közel volt a korábbi gépjárműtechnikai bázis az Ezredes utcában). Ekkor helyezték üzembe ismét – a mátyásfüldi gépjármű szertár mellett – a jóval kisebb Ezredes utcai bázist is.¹⁰²

1946-tól Budán fokozatosan megszűnt a gyűjtőpont (Vérmező). 1948. október 01-én az Ezredes utcai szertár megmaradt állományával ismét Mátyásfüldre költözött.¹⁰³ Hamarosan hozzá kezdtek a ma is álló raktárépületek felépítéséhez a volt MÁG gyár és repülőtér területének délnyugati szélén. A zömmel ma is álló raktárépületek 1950-től fogva több mint egy évtizeden át épültek. Az intézet feladata volt a beérkező új járműtípusok átvétele és csapatpróbája. Megszervezték a technikai kiszolgálások rendszerét, a teljesített kilométer alapján történő rendszeres ellenőrzést. 1951-ben megváltozott az anyagkiadás rendje, bevezetésre kerül a negyedéves anyagigénylési rendszer. Az igények összeállításához normafüzet került kiadásra. 1956 őszéig a csapatok gépjárműtechnikai eszközeinek

⁹⁷ Leskó Zsigmond: Bemutatkozik az MH Logisztikai Ellátó Központ Katonai Logisztika 2009/2.sz. 161-173.o.

⁹⁸ Varga Imre: Adalékok az MH Anyagellátó Raktárbázis történetéhez – A Gépkocsi Szertár I. – II. rész. Katonai Logisztika 2016. évi II. és 2017. évi I. szám

⁹⁹ Uo. II. rész.

¹⁰⁰ A honvédelmi miniszter 5858/Gk.oszt. számú rendelete Csapat-történeti könyv Fnyt: 44/1959. 1.o.

¹⁰¹ Dr. Gáspár Tibor: Adalékok A Magyar Honvédség Logisztikai Ellátó Központ történetéhez I. rész Katonai Logisztika 2015. évi I. sz.

¹⁰² Uo.

¹⁰³ Az Ezredes utcai bázis ismét (1939 óta másodszor) bevonult az ezalatt folyamatosan üzemelő Mátyásfüldre.

szakanyaggal történő ellátása a megszokott rendben folyt. 1957 tavaszán az intézet megnevezése Központi Páncélos és Gépjármű Anyagraktár (MN9595) lett.¹⁰⁴ 1983. augusztus 01-én megalakult a Páncélos és Gépjárműtechnikai Ellátó Központ, amely szervezetileg a Páncélos- és Gépjárműtechnikai Szolgálat Főnökség közvetlen alárendeltségébe tartozott. Feladata kezdetben a Magyar Néphadsereg, későbbiekben a Magyar Honvédség páncélos- és gépjárműtechnikai eszközökkel, és fenntartási anyagokkal történő ellátása volt. A régi MÁG gyárépület hasznosítása a megváltozott helyzethez igazodott. Az Autófenntartó Ipari Tröszt (AFIT) levéltárban fennmaradt iratok alapján ismert, hogy egy 1957-es KPM rendelet alapján megalakult a KPM Autófenntartó Ipari Tröszt az autófenntartó ipari, továbbá autó- és alkatrész kereskedelmi, valamint autóközlekedési építő és tatarozó vállalatok irányítására. A gépjárműjavítás államszocialista története szempontjából fontos AFIT központja 1963-tól a Váci út 45. szám alatt települt. A tröszt vállalatai között találjuk a fennmaradt dokumentumok és az Újszász utcai MÁG épület homlokzatán máig látható felirat szerint a VI. sz. Autójavító Vállalatot és annak 3. számú üzemegységét is – ekkor még Budapest XVI. Mátyásföld Keresztúri út 1-3. címmel.¹⁰⁵

7.2. Repülő-logisztikai szervezetek a II. világháború után

1945 után a HM próbálta begyűjteni azt a sérült repülőgép anyagot, amely a szovjet csapatok zsákmányolása után félreeső helyeken még megtalálható volt. A mátyásföldi anyagraktárba gyűjtötte össze mindazt, amit talált. Ekkor még volt kilátás Bü 131 D és Arado 96 típusok újjáépítésére, mivel a Dunai Repülőgépgyár Rt. javítási lehetőségei megvoltak, bár gyártani már nem volt képes. 1946. június 22-én a Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEB) jóváhagyásával kiadott szervezési intézkedés értelmében a 34 fővel működő Légügyi Osztály megszűnt, feladatait az Anyagi Főcsoportfőnökség alárendeltségébe tartozó Anyagellenőrző Osztály vette át. Ismert egy 1946 nyarán készült fényképfelvétel, mely a mátyásföldi anyagraktár romos csarnokában készült. Ezen jól felismerhető 3 db Me 109 (W.O+08-as G-14; a V 8+12 jelű Ga-6, a harmadik nem azonosítható), amelyet motorral együtt szállítottak be. Továbbá 2 db Ar 96 és több Bü 131 gép törzsrészei is láthatók. A szárnyakat leszerelve, fa támaszték között belépő élre állítva tárolták. Ahogy fentebb említettük, végül egyet sem javítottak ki, később, 1947-ben ezeket feldarabolták.¹⁰⁶ 1947. szeptember 16-án az Országgyűlés ratifikálta a Békesszerződést, ezzel egyidejűleg megszűnt a SZEB tevékenysége hazánkban. A II. világháború után, 1947. december 1-én, mint a logisztika korai képviselői, a mátyásföldi repülőtéren megalakult az 1. Honvéd Repülőtér Gondnokság, és a Honvéd Repülőgép-javító Műhely, valamint itt alakult meg az újjá szerveződő katonai repülés első alakulata: az 1. Önálló Repülőszázad is. 1948-ban Mátyásföldön kezdték meg a gyakorló repüléseket Bücker Bü-131 kétfedeles iskola gépekkel. A Honvédelmi Minisztérium Haditechnikai Intézetében (HM HTI) a repülő műszaki feladatokat a III. alosztályba tartozó Horváth Kálmán mérnök őrnagy és további három hajózó beosztású tiszt látta el. A **Repülő Kísérleti Állomás (RKÁ)** 1948 júniusában alakult meg **Mátyásföldön** és a HM HTI részére különleges repüléstechnikai kísérleteket, repülőgép berepüléseket, repülőanyagok szabványosításával kapcsolatos ügyek intézését, motorvizsgálatok végzését, atrap-bombák készítését végezte.¹⁰⁷ Az állomás létszáma 35 tiszt, 15 tiszthelyettes és 5 írnok. Az állomást az Intézet hatásköréből 1950 januárjában vonták ki, állományát átadták a Tököl-Szilágytelep működő Repülő Műszaki Intézetnek (REMI), mely 1951. október 1-étől 1957-ig MN

¹⁰⁴ Harci hagyományok, az egység története Fnyt: 44/1959.

¹⁰⁵ Négyesi Pál: AFIT, autószervezetek Magyarországon 1945-1990 www.magyarjarmu.hu 2015. február

¹⁰⁶ Sárhidai Gyula: Az utolsó Messerschmittek Magyarországon 2006. 4.szám 36-37.

¹⁰⁷ Dr. Hajdú Ferenc-Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Haditechnikai Intézettől a HM Technológiai Hivatalig HM TH Budapest, 2005.

Repülőgép és Motorjavító Műhely néven működött. Ugyancsak 1948 áprilisában alakult meg Mátyásföldön, a Katonai Átvételi Intézet Tokay Imre főhadnagy parancsnokságával 2 fő hajózó és 6 fő műszaki tiszttel, amely intézet feladatai közé tartozott a különböző gyárakban folyó javító, karbantartó és felújító munka koordinálása, ellenőrzése, az elkészült repülőgépek átvétele és berepülésre történő előkészítése. A szervezet 1953-tól beolvadt a Légierő Központi Repülőműszaki Raktárába.¹⁰⁸ A kijavított gépek létszáma 1948 májusára 5 db-ra nőtt. 1948-ban, a Zöld László őrnagy parancsnoksága alatt álló Repülőter Gondnokság alárendeltségében, **Repülőgép javító műhely és Szertár** néven létrehozott szervezet, kezdetben egyetlen raktárépületben kezdte meg működését, Mátyásföld repülőterén. A személyi állományt 4 tiszt, 8 tiszthelyettes, és 119 legénységi állományú személy alkotta. Elhelyezésük a ma Újszász u. 45. szám alatt álló lakóépületként funkcionáló laktanyában volt. Megkezdődött az elszenvedett háborús károk elhárítása, a romok eltakarítása, majd a Szertár jellegéből adódó feladatok: javítások végrehajtása, repülő szakanyagok tárolása és a csapatok szakanyagokkal történő ellátásának végrehajtása. A szervezet két részből állt. A javítóműhely parancsnoka Kenéz Endre őrnagy, a szertár parancsnoka Dajka Miklós őrnagy volt. A II. Világháborút követő első repülőműszaki katonai logisztikai szervezet hivatalos megalakítása a Hadtörténeti Intézet és Múzeumban található okmány alapján 1949. március 16-ra tehető.¹⁰⁹ Az ugyancsak ekkor létrejött Repülőcsapatok Parancsnoksága alárendeltségében lévő Szertár parancsnoka 1949-ben Zsolnai Dénes százados lett. A szervezet rendszeresített létszáma 100 fő lett. Az 1948. július 2-án a Szovjetunióval aláírt katonai segélyegyezmény keretében 1949 szeptembere folyamán 35 db UT-2 típusú repülőgépet adtak át Mátyásföldön. A típus ucsebnó-trenyirovocsnij, azaz kiképzés céljára a szovjet Jakovlev tervezőirodában (OKB-115) kifejlesztett, egyenes szárnyú, egymotoros kiképző repülőgép volt. A vezetés szervezeti változásait lekövetve, ebben az időben gyakran változott a Szertár elnevezése és felépítése is. 1950. májusában a Repülőgép javító műhely és Szertár szervezete kettévált, a javítóműhely Székesfehérvárra települt és polgári igazgatás alatt Repülő Motorjavító N.V. néven működött. A Mátyásföldön maradt rész a **Repülő Szertár** elnevezést és az 5435 fedőszámot kapta, alakultak meg a tároló osztályok is. 1950. június 7-től a Honvéd Légierő Parancsnokságon Repülő Mérnök-Műszaki Csoportfőnökséget szerveztek. A Hadtáp Csoportfőnök alárendeltségében 16 fővel megalakításra került a Repülő Műszaki Ellátó Osztály. 1950 őszén az intézet már, mint **Központi Repülő Műszaki Anyagraktár** végezte tevékenységét Szabó András százados parancsnoksága alatt. Az ellátási körbe tartozó alkatrészek az Il-10, Li-2, Jak-9P, Arado-96 és a Zlin-361 típusokhoz tartoztak. Egy bomba és lőszerraktár is meg alakult 1950-ben Mátyásföldön, a Légvédelmi Parancsnokság alárendeltségében.¹¹⁰ 1951-től a Szertár jelentős szerepet kapott a beérkező új, szovjet repülő technika átvételében és repülőcsapatokhoz történő eljuttatásában. 1951. március 16-án a magyar légierő új korszakba lépett a korszerű, sugárhajtású MiG-15 vadászrepülő típus hadrendbe állításával. 1952-től beindult, és rendszeressé vált az ejtőernyős kiképzés, 3 év alatt mintegy 200 fő ejtőernyős katona kapott Mátyásföldön kiképzést. A tárolási gondok megoldásaként a mátyásföldi ejtőernyő raktár teljes anyagát átköltöztették a táci ejtőernyő raktárba.

A mátyásföldi Központi Repülő Műszaki Anyagraktár a szovjet csapatok megjelenéséig működött, bár 1956. nyarán az előljáró parancsnokság utasítást adott az Anyagraktár Székesfehérvárra történő áttelepítésére, mely 70%-ban meg is valósult. A zűrzavaros politikai helyzet miatt a parancsot végül visszavonták. A forradalmi események során a hivatásos állomány a pesterzsébeti rendőrséggel közösen járőrözve biztosította az IKARUS gyár és a XVI. kerületi gabonarakár őrzését. Az 1956 novemberében hazánkba

¹⁰⁸ Dr. Seres György: A "legnagyobb" magyar légierő 1948-1957 <http://drseres.com/maszarny/194957.html>

¹⁰⁹ HM HIM 711-10099/49 Eln. okm. (A Honvéd Repülő Szertár a „Klapka” szervezéssel, a HM 8000/Eln. HVK. 5/a-49. számú rendelettel került megalapításra)

¹¹⁰ Dr. Gáspár Tibor: Fejezetek a Fegyverzeti Szolgálat és jogelődei történetéből IV. rész

nyomuló alakulatokból létrejött a Déli Hadseregcsoport (JuGeVe, azaz *Juzsnaja Gruppa Vojszk*, amelynek hivatalos „alapító okmányát” csak 1957-ben írták alá) és az alárendeltségében lévő 59. Légi Hadsereg törzse Mátyásfülön került elhelyezésre. 1956 után a szovjet haderő repülő parancsnoksága települt a mátyásfülő objektumban, illetve üzemeltette a füves repülőteret 1990-ig.

1957 tavaszán Vági Andor ezredest nevezték ki a Raktár parancsnokának. 1957-58 között a Hadtápfőnökség szervezetében Műszaki Ellátó Szolgálat alakult, melynek állománya: 6 fő repülőműszaki raktáros, 6 fő oxigéntöltő, 8 fő légsűrítő-állomás kezelő, 8 fő akkumulátor töltő állomás kezelő, 15 fő fegyverraktáros, és 12 fő üzemanyag részleg. 1958-ban jelent meg az inkurrencia kezelés feladata a Raktár fő tevékenységei között. Az új repülőtechnikai eszközök és anyagok fogadása szükségessé tette az elöregedett és feleslegessé vált repülőműszaki szakanyagok leválogatását. 1961 júliusáig mintegy 640 vagon anyag került átadásra a népgazdaság számára, mellyel javult az amúgy is szűkös tárolóter kihasználásának helyzete. 1961-1967 között a szervezet parancsnokává Angyás László ezredest nevezték ki. A hidegháborús években napirenden voltak a kitelepítési gyakorlások. A Raktár állománya többször hajtott végre szakanyag kitelepítést a Gánti Tábor területére (1963-ban 4 alkalommal) és ilyen esetekben onnan szervezte a szakanyagellátást is. Ebben az időszakban került bevezetésre a korszerű szemléletű készletgazdálkodás és a minimum-maximum készletek megállapítása is. Ez idő alatt az alakulat két szervezeti elemmel, a honi légvédelmi tüzértechnikai részleggel és a központi rádiótechnikai anyagraktárral bővült.¹¹¹

1966-ban újabb szervezési intézkedések folytán az Anyagraktár új megnevezése **Országos Légvédelmi Parancsnokság Szertár** lett. 1967. január 10. és február 25. közötti időszakra tehető, amikor az Országos Légvédelmi Parancsnokság Szertár és a szállító zászlóalj áttelepült Isaszeg helyőrségbe. A Szertár a MN 1678 hadrendi számot kapta. Elkezdődött az isaszegi Laktanya fejlesztése, új tárolóhelyiségek létrehozása, legénységi körlet, parancsnoki épület, étkezdé építése. A kiürített mátyásfülő épületek további hasznosításra átadásra kerültek az IKARUS Vállalat részére.

1967–2013 között a repülőműszaki szakanyagellátás az isaszegi laktanyából történt, de az MH Haditechnikai Ellátóközpont megalakulásával létrehozott Üzembentartást és Anyagellátást Tervező Részleg a raktár feletti szakmai felügyeletet Mátyásfüldről látta el.

2009-ben az évek óta tervezett, Mátyásfüldre történő diszlokáció tervezési munkái már folyamatban voltak.¹¹² 2013. 06. 23-án az MH Logisztikai Ellátó Központ (Budapest) és az MH Veszélyesanyag Ellátóközpont (Pusztavacs) összevonásával létrejött az MH Anyagellátó Raktárbázis Nagy Attila ezredes parancsnokságával, az ugyancsak ekkor létrehozott MH Logisztikai Központ közvetlen irányítása alatt. 2013. 11. 01-én befejeződött az isaszegi laktanya teljes kiürítése. A Repülő Műszaki Anyagraktár munkáját a továbbiakban végletekig leegyszerűsített struktúrában, Antal Imre mk. százados parancsnoksága alatt folytatta tovább az MH ARB mátyásfülő telephelyén. Az eredeti, történelmi helyszíntől nem messze, az Újszász u. 37-39. szám alatti objektum 16. sz. épületében és a tárolásra szolgáló 4-es csarnokban folytatódott a raktározási munka. Az MH által üzemeltetett típusok drasztikus csökkenésével a tárolt anyagok mennyisége is jelentősen csökkent, az inkurrensé vált szakanyagok mértéke pedig megnövekedett.

¹¹¹ MH 5435 alakulatának története kézirat Fnyt: 105/1959 és A Központi Repülő Anyagraktár története kézirat Fnyt: 399/1986

¹¹² Leiner László: Az MH Logisztikai Ellátó Központ 1. Raktárbázis Repülő Műszaki Anyagraktár és jogelőd szervezetei fennállásának 60. évfordulója alkalmából mondott beszéde (kézirat 2009.03.14.)

7.3. A repülőműszaki raktár isaszegi működése

Az Országos Légvédelmi Parancsnokság Szertár Isaszeg helyőrségben az MH OLP parancsnok technikai helyettesének alárendeltségében folytatta tevékenységét. Fő feladata a honi repülő, légvédelmi tüzér és rádiótechnikai csapatok szakanyagokkal való ellátása volt. Korábbi feladati mellett a Szertár a repülést kiszolgáló különleges gépjárművek javító szerve is lett. A feladatokat 25 fő tiszt, 26 fő tiszthelyettes, 124 fő legénység és 132 fő polgári alkalmazott végezte. A parancsnoki feladatokat 1968-tól nyugdíjazásáig Solymossy Miklós alezredes látta el. 1969-ben Bartus László alezredest nevezték ki parancsnoknak. Az 1970-es szervezési intézkedés különválasztotta az ellátó és tároló tevékenységet. Megalakult az ellátó szolgálat, mely átvette a repülőműszaki anyagok központi nyilvántartását és önállóan végezte a repülőcsapatok anyagellátását. Az anyagigénylések átfutási ideje 48 órára csökkent. A „ZENIT-70” gyakorlaton a gánti kitelepülés alkalmával a Szertár ismét bizonyította, hogy képes az „M” időszak tábori ellát megszervezésére is. 1972-ben a hadsereg korszerűsítési folyamatában a Szertár az OLP alárendeltségéből az MN Légvédelmi és Repülő Felügyelőség alárendeltségébe került és ismét új nevet kapott: Magyar Néphadsereg **Központi Repülő Anyag Raktár** lett. A következő években az alakulat, a repüléstechnika generációváltásának feladatait hajtotta végre, helyi szinten pedig megkezdődött az anyagnyilvántartások számítógépes alapjainak megteremtése. A tárolótér jobb kihasználása céljából a raktárakban Marklin-rendszerű állványzatok kerültek kialakításra. 1980-ban kinevezték Tábori István alezredest parancsnoknak. Ettől az időtől kezdve végzi az alakulat a repülőgépek, helikopterek, és azok fődarabjainak, valamint a repülések biztosításához szükséges földi kiszolgáló eszközök nyilvántartását.¹¹³ A Raktár 1984. szeptember 01-én, Karai István mk. alezredes parancsnoksága alatt vette fel a **Repülőanyag Ellátó Központ** elnevezést. Ez egyben szervezetének minőségi megújulását, felelősség és feladatkörének kibővülését is jelentette. Az anyagátadás-átvétel, konzerválás, tárolás klasszikus feladatai mellett a külföldi javításba küldések és a beszerzések feladatai is megjelentek feladatrendszerében. 1987-ben kiemelt feladatként jelentkezett a fegyverzettechnikai ágazatok központi raktárainak, így a Repülőanyag Ellátó Központ által nyilvántartott szakanyagok profiltisztítása. A rendszerváltás küszöbén, 1989-ben elkezdődött szervezeti változások az alakulat létszámát mintegy 60 fővel csökkentették. Ez év április 01-jével került kinevezésre parancsnoki beosztásba Hegedűs Ferenc mk. alezredes. 1990-ben, a rendszerváltás után az alakulat az **Asbóth Oszkár Repülőanyag Ellátó Központ** nevet vette fel. A további létszámcsoökkentések következtében a végrehajtó szervek 11 eleméből csupán 5 maradt. 1991 végén az alakulat a Magyar Honvédség Anyagi Technikai Főcsoportfőnökség alárendeltségébe került, közvetlen szolgálati és szakmai előjárója az akkor megalakult Magyar Honvédség Repülőműszaki Szolgálatfőnökség volt, Jobbik István okl. mk. ezredes, szolgálatfőnök vezetésével. 1992. májusában a korábbi szállító zászlóalj jogutódjaként létrejött Bánki Donát Gépjárműjavító Zászlóalj véglegesen elköltözött az objektumból, majd megkezdődtek az általuk használt épületek felújítási, hasznosítási munkálatai. A következő években az alakulatnál folytatódtak a rekonstrukciós és fejlesztési munkák. 1995-ben 16, 1996-ban 5, majd 1997-ben 48 fős létszámléépítésre került sor. Az alakulatnál megszüntetésre kerültek a sorállományú beosztások, melyeknek kiváltására 30 fő szerződéses katonai beosztás létesült. Megalakításra került a tároló osztály, mint önálló szervezeti elem. Megkezdődött a számítógépes logisztikai hálózat kiépítése és beüzemelése, az alakulat őrzés és vagyonvédelmét külső szolgáltató vette át. A 2000. második felévtől induló haderőreform keretében megkezdődik a Magyar Honvédség Légiő Vezérkar alárendeltségébe tartozó, megszűnő repülőterek és alakulatok

¹¹³ MH 5435 alakulatának története kézirat Fnyt: 105/1959 és A Központi Repülő Anyagraktár története kézirat Fnyt: 399/1986

elszámoltatása. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a Repülőanyag Ellátó Központ szervezeti átalakítása is. Ezen időszak alatt az alakulat megbízott parancsnoka Kovács Gábor mk. alezredes volt. A Repülőanyag Ellátó Központ 2001. július elsejével integrálódott a Magyar Honvédség Haditechnikai Ellátó Központ szervezetébe, **MH HTEK Repülő Műszaki Anyagraktár** megnevezéssel. Ekkor Janák János Tamás okl. mk. őrnagy vezette az alakulatot. A repülőműszaki ellátás szakmai felügyeletét az MH Összhaderőnemi Támogató Parancsnokságon működő Repülőműszaki Szolgálatfőnökség látta el. Az integrálódás következtében a Raktári állomány létszáma 125-ről közel 60 fővel csökkent. A haderő átalakítás során inkurrenssé vált repülőtechnikai eszközök és anyagok kezelésére az alakulat alárendeltségébe tartozó ideiglenes, kihelyezett raktárak jöttek létre. 2001. október 1-ével 8 fővel Pápa Repülőtéren, 2003. január 1-jével 7 fővel Isaszegen, és 2004. február 1-ével 6 fővel Szentkirályszabadján. 2007. március 01-től az alakulat történetében újabb szervezeti változás következett be. A szűk szakmai állomány kivételével a biztosító és ellátó szervezetek kiváltak a raktárból. A személyi állomány létszáma tovább csökkent, az alakulat beolvadt a **Magyar Honvédség Logisztikai Ellátó Központ 1. Raktárbázis** kötelékébe, Leiner László mk. őrnagy vezetésével. Ekkor a repülőműszaki ellátás szakmai felügyeletét az Székesfehérváron települő MH Összhaderőnemi Parancsnokság végezte. A Raktár 18 fővel, illetve az inkurrens anyagok felszámolását elősegítő 7 fővel (4 fő Isaszegen, illetve 3 fő Pápan) látta el a Magyar Honvédség repülő csapatainak kiszolgálását. Az évek óta tervezett, Mátyásfüldre történő diszlokáció tervezési munkái már folyamatban voltak.¹¹⁴ 2013. 06. 23-án az MH Logisztikai Ellátó Központ (Budapest) és az MH Veszélyesanyag Ellátóközpont (Pusztavacs) összevonásával létrejött az MH Anyagellátó Raktárbázis Nagy Attila ezredes parancsnokságával, az ugyancsak ekkor létrehozott MH Logisztikai Központ közvetlen irányítása alatt. A logisztikai integráció, az új korszak kihívásainak jobban megfelelni képes szervezet szakmai irányítása Baráth István dandártábornok nevével fémjelezhető Logisztikai Központra hárult. 2013. 11. 01-én befejeződött az isaszei laktanya teljes kiürítése. A Repülő Műszaki Anyagraktár munkáját a végletekig leegyszerűsített struktúrában, Antal Imre mk. százados parancsnoksága alatt folytatta tovább az MH ARB mátyásfüldi telephelyén. Az eredeti, történelmi helyszíntől nem messze, az Újszász u. 37-39. szám alatti objektum 16. sz. épületében és a tárolásra szolgáló 4-es csarnokban folytatódott a raktározási munka. Az MH által üzemeltetett típusok drasztikus csökkenésével a tárolt anyagok mennyisége is jelentősen csökkent, az inkurrensé vált szakanyagok mértéke pedig megnövekedett.

7.4. A közelmúlt katonai logisztikai szervezeteinek fejlődése

2000. november 01-én a NATO konformitás, valamint a takarékoság jegyében a korábbi haditechnikai eszközök ellátására szakosodott önálló ellátó központok megszüntetésre kerültek. Jogutódjukként, mátyásfüldi központtal megalakult a Magyar Honvédség Haditechnikai Ellátó Központ, mely vezető szerve lett az alábbi, önállóságukat veszített, korábbi ellátó központoknak:

- MH Páncélos és Gépjárműtechnikai Ellátó Központ, később Lánctalpas és Hőerőgép Raktár (Budapest, Mátyásfüld).
- MH Repülőanyag Ellátó Központ (Isaszeg).
- MH Tápió Fegyverzettechnikai Ellátó Központ (Tápiószecső).
- MH Elektronikai Anyagi Technikai Ellátó Központ (Nyíregyháza).
- MH Műszaki Technikai Ellátó Központ (Budafok-Háros).
- MH Vegyivédelmi Ellátó Központ (Budapest-Jászberényi út).
- Rakétatechnikai Ellátó Központ (Nyírtelek)

¹¹⁴ Leiner László: Az MH Logisztikai Ellátó Központ 1. Raktárbázis Repülő Műszaki Anyagraktár és jogelőd szervezetei fennállásának 60. évfordulója alkalmából mondott beszéde (kézirat 2009.03.14.)

- Híradó Anyag Ellátó Központ (Gödöllő)
- MH Kiképzéstechnikai Ellátó Központ (Esztergom).
- MH 1. Kijelölt Állandó Raktár (Kalocsa).

A Virág Lajos mk. ezredes parancsnoksága alatt álló MH HTEK, feladatait az MH Összhaderőnemi Támogató Parancsnokság (Budapest) szolgálati alárendeltségében és szakmai irányítása mellett végezte. A haditechnikai integrációval párhuzamos folyamatok zajlottak a hadtáp területeken is, hiszen az MH Hadtáp-anyag Ellátó Központ szervezete a korábbi MH Üzemanyag Ellátó Központ, MH Ruházati Ellátó Központ, MH Élelmezés Ellátó Központ, MH Humán Anyagi Alosztály, MH Térképészeti Anyagellátó Alosztály összevonásával jött létre.

2007. március elsejével, a logisztikai integráció megkövetelte, további szervezeti változás következtében a Haditechnikai Ellátó Központ és a Hadtápanyag Ellátó Központ, mint költségvetési szervezetek megszűntek és a Magyar Köztársaság Honvédelmi Minisztere határozatában új, ezred szintű költségvetési szervet alapított Mátyásföldön: létrejött a Logisztikai Ellátó Központ Barnucz Albert okl. mk. ezredes parancsnokságával.¹¹⁵ Az MH LEK működőképességét 2007. augusztus 31-re érte el. Az új szervezet feladatait az MH Összhaderőnemi Parancsnokság (Székesfehérvár) szolgálati alárendeltségében, a HM Fejlesztési és Logisztikai Ügynökség szakmai irányítása mellett végezte. Fő feladata a Honvédelmi Minisztérium háttérintézményeinek, valamint a Magyar Honvédség szervezeteinek teljes körű, végrehajtó szintű logisztikai biztosítása volt. Az MH LEK végezte a Magyar Honvédség katonai szervezeteinek ellátását a hatáskörébe tartozó előírt szakanyagokkal. Az MH ÖHP által meghatározott szakanyagok beszerzését (köz) beszerzési eljárásokban valósította meg. Feladata volt a központi beszerzésű szakanyagok végátvétele és azok előírás szerinti tárolása, karbantartása. Külön rendelkezések alapján végezte a különféle NATO és nemzetközi missziók ellátásával kapcsolatos szakmai feladatokat. Forgalomba helyezte az MH gépjárműveit, hatósági okmányokkal és jelzéssel látta el őket. Szervezte a gépjárművek, erőgépek, repülő eszközök, egyéb szakanyagok javíttatását. Az MH személyi állományának ellátására Katonai Ruházati Ellátó pontokat működtetett. A központi logisztikai támogatás a szakági Üzembentartást és Anyagellátást Tervező Részlegek szakmai irányításával történt, melyek a vonatkozó szabályzók feszes betartásával, a mindenkori érvényes Logisztikai Utaltsági Rendben szereplő lépcsőzéssel végezték a katonai szervezetek szakanyagokkal és eszközökkel történő ellátását. A Logisztikai Ellátó Központ feladatait 5 zászlóalj-szintű raktárbázissal, egy kijelölt állandó raktárral, és öt inkurrencia tároló raktárral látta el, mely szervezetek az ország területén több mint 14 helyőrségben helyezkedtek el. A személyi állomány többségében korszerű irodákban, munkahelyeken dolgozott, azonban a régi raktárak állaga már nem minden esetben felelt meg a kor követelményeinek. A személyi állomány jól felkészült szakemberekből állt, akik tudásukat az önképzések, illetve a továbbképzések alkalmával folyamatosan bővítették.

2013. 06. 23-án az MH Logisztikai Ellátó Központ (Budapest) és az MH Veszélyesanyag Ellátóközpont (Pusztavacs) összevonásával létrejött az MH Anyagellátó Raktárbázis Nagy Attila ezredes parancsnokságával, az ugyancsak ekkor létrehozott MH Logisztikai Központ közvetlen irányítása alatt. A logisztikai integráció, az új korszak kihívásainak jobban megfelelni képes szervezet szakmai irányítása Baráth István dandártábornok nevével fémjelezhető Logisztikai Központra hárult.

A haderő korszerűsítése során elindult folyamat befejezéseként a jelenlegi ellátó központok összevonásával a közeljövőben egy centralizált „Központi Logisztikai Bázis” ki alakulása körvonalazódik. A tervek között szerepel egy eszközkövető rendszer bevezetése,

¹¹⁵ Intézkedések: 9/2007 (HK 4.), 15/2007 (HK 4.), 25/2007 (HK 4.)

illetve a vonalkódos leolvasó rendszer alkalmazási körének kiszélesítése is. Mindezek megvalósulása elsősorban az előjárói döntéstől, leginkább pedig a rendelkezésre álló költségvetési keret nagyságától függ.¹¹⁶

8. A korszak emlékművei Mátyásföldön

8.1. Gépkocsizók hősi emlékműve (oroszlán)

Lissák Tivadar remekbe szabott fotósorozatában (a Fortepan fotóarchívum) látható a korábbi MÁG főépületének Újszász utcai oldalán, egy dombra épített, díszfallal körülvett, bronz koszorúval ékesített, magas talapzaton álló emlékmű 1943-ban a Magyar Királyi Honvéd Gépkocsiszertár területén, melynek lábazatán „A Hazáért” felirat olvasható. A talapzaton egy műkőből öntött oroszlán szobor állt. A szobor sorsa annak ellenére talányos, hogy eredeti felállítási helyétől nem messze, máig látható. Prohászka László Szoborsorsok¹¹⁷ című könyvében alkotóként Maugsch Gyulát említi 1928-ból. Felállítási helyként az Ezredes utcai gépjárműves laktanyát valószínűsíti. (Innen költözött át a gépkocsizó-műszaki szakterület javítóbázisa 1933-1939 között Mátyásföldre, az októberben megalapított Magyar Királyi Honvéd Gépkocsi szertárba.) A laktanyának két kapuja volt, a másik a Káplár utca felé nyílt, ott állhatott az emlékmű. Alkotóként felmerülhet Seenger Béla kőfaragó neve is a Nemzeti újság képes műmelléklete¹¹⁸ alapján. Az oroszlán az Országos Kézművesipari Tárlat Mestercsarnokában Seenger Béla kőfaragó csarnokában volt kiállítva 1928-ban, majd felavatták a Városmajor mellett a Káplár utcai honvédgarázs előtt, az *I. Világháborúban hősi halált halt gépkocsivezetők emlékére*. A szálak tehát összefutni látszanak, de az alkotó kiléte homályban marad. Rajna György Budapest köztéri szobrainak katalógusa¹¹⁹ című könyvében a Gépkocsivezetők első világháborús emlékműve alkotójaként Mausch Gyulát említi. A felállítás évét 1934-re teszi, szintén a II. ker. Ezredes u. 5. szám alatti laktanyába. Közli viszont, hogy a szobor elpusztult. Ismert tény, hogy 1945 után, számos első világháborús emlékművet eltávolítottak a laktanyákból, az Ezredes utcából a Gépkocsizók hősi emlékét (Maugsch Gyula alkotását) is.

A XIV. kerületi Czázár András utca 5. szám alatt egykor Rákos Manó szobrász műterme és lakása állt. A ház előtti, az utcáról is könnyen észre vehető oroszlánszobor, bár talpazatán nincs felirat, mindenben megegyezik a mátyásföldivel. A jelenlegi bérház lakói Rákos Manó épületszobrásznak tulajdonítják az alkotást.

A mátyásföldön települő MH Páncélos és Gépjárműtechnikai Ellátóközpont utolsó parancsnoka – aki az oroszlán szobrot a MÁG főépület elhanyagolt kertjéből mostani helyére, az Újszász utca 58. szám alatti objektum udvarára menekítette – információja szerint azt maga Horthy Miklós kormányzó úr ajándékozta a reptérnek¹²⁰. A szobron sem véset, sem felirat nem látható.

¹¹⁶ Kaposvári László: Az MH logisztikai rendszerének fejlesztési irányai konferencia előadás Budapest 2013.
Boczák Attila: A logisztikai támogatási rendszer korszerűsítésének lehetőségei, Honvédségi Szemle 2011 6. sz. 10-11.o.

Baráth István: Az MH logisztikai rendszerének aktuális helyzete konferencia előadás Budapest 2013.

Baranyi Ferenc - Lengyel András: Gondolatok a KLB-ről Katonai Logisztika 2003/4 szám. 68-83.o.

¹¹⁷ Prohászka László: Szoborsorsok Kornétás Kiadó, 1994

¹¹⁸ 1928. szeptember 16. szám

¹¹⁹ Rajna György Budapest köztéri szobrainak katalógusa Kiadó: Budapesti Városvédő Egyesület 1989.

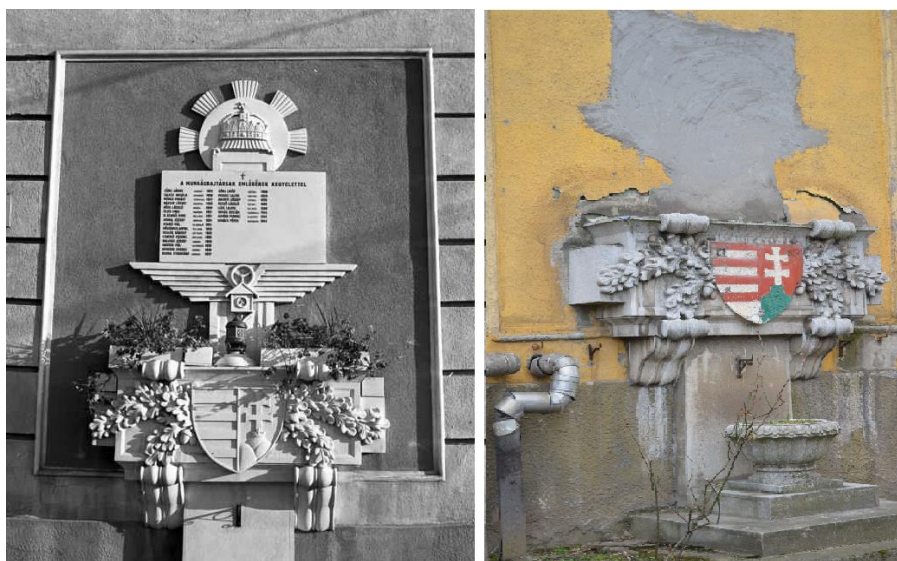
¹²⁰ Izbéki János nyugállományú alezredes szóbeli közlése 2011.



17.kép Gépkocsizók hősi emlékműve régen és a szobor ma

8.2. A MÁG torony emléktáblája a kapunál

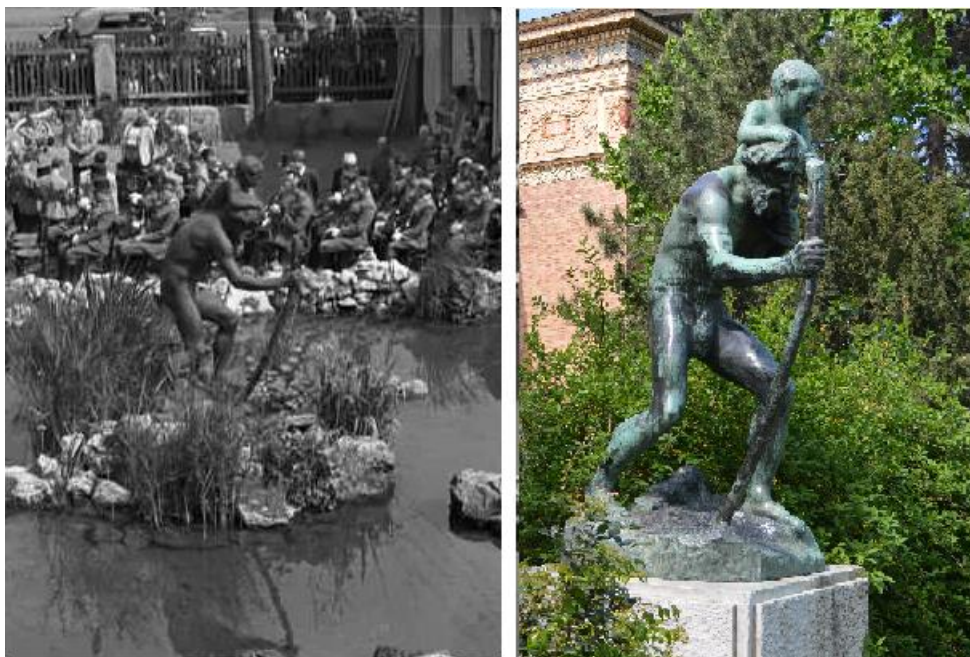
Az Újszász utca 41-43. szám alatti egykori MÁG főépület utcai főhomlokzatán, a négy árkádnilyás két oldalán valaha két emléktáblát helyeztek el. Lissák Tivadar fényképein jól látható a két, egyforma kivitelű I. Világháborús márvány emléktábla. Mindkét oldalon azonos kiképzésben, a táblákat falba épített kő virágláda díszíti. A virágláda alatt a magyar királyi címerpajzs látható - a háborúra utaló - tölgyfa ágakkal körülvéve, *fölötte a magyar királyi Honvéd Gépkocsiszeretár emblémája*, a kormánykerék szárnyakkal és örökmécses látható. A tábla fölött, a sugarait kibocsájtó napkorongba burkolózó Szentkorona helyezkedik el. A bal oldali tábla felirata sajnos nem látható a felvételeken a jobb oldali emlékművön viszont 24 név és az alábbi szöveg olvasható: „Munkabajtársak emlékének kegyelettel”. Az évtizedek múltával az épület homlokzatának képe némileg megváltozott. A két szélső árkádnilyást befalazták, a bal oldali emlékmű helyére ablaknyílást vágtak, így az teljesen elpusztult. A jobb oldali emlékmű részben ma is látható. Az emléktáblát ugyan az utóbbi évtizedben levették és azóta nincs hír hollétéről, de a magyar királyi címerpajzs a tölgyfa ágakkal látható.



18.kép Munkabajtársak emléktáblája régen és ma

8.3. Díszító Szent Kristóf szobrával

Lissák Tivadar tartalékos főhadnagy engedélyt kapott, hogy fotósorozatban örökítse meg a magyar királyi Honvéd Gépkocsiszertár működését, épületeit, műhelyeit 1943-ban. A fortepan.hu internetes oldalon látható felvételek között találkozhatunk egy ünnepi eseményről, római katolikus szertartású tábori szentmiséről készített képekkel is, melyek feltehetően 1939-ben, az alapító ünnepségen készültek. Több felvételen is látható az a díszító, mely az egykori MÁG főépület Újszász utcai homlokzata és az utca között épült. A mintegy 260 m² alapterületű 0,3-0,4 méter mélységű tó két részből, egy magasabban fekvő és egy alacsonyabb víztükrű felületből áll, ívesen záródó téglány alaprajzú. A mintegy 0,4 méterrel alacsonyabb tórészbe a hossz tengely mentén négyfokú, széles lépcsősor vezet egy mesterséges szigetre. A tóban kisebb sziklák, vízi növények láthatók. A nagyobbik vízfelületben Szent Kristófot ábrázoló fémszobor található.



19.kép Szent Kristóf szobor régen és ma

Botfai Húvös László 1883-ban született, a Képzőművészeti Főiskolán festészetet tanult, csak 1909-ben Rodin tanácsára tért át a szobrászatra. 1910-ben Párizsban készítette monumentális szobrát, a „Szent Kristóf a gyermek Jézussal” címűt, mely kitűnő kritikát kapott. A művész 1913-ban tért haza Budapestre. 1948-tól New Yorkban élt, ott is halt meg 1972-ben. Aktív éveiben főként portrékat mintázott. Húvös László nem túl nagyszámú köztéri alkotása között kiemelkedő jelentőséggel bír a Szent Kristóf-szobor, mely a közlekedők védőszentjét mintázza. 1932-ben a Népstadion útra készült egy másolat carrarai márványból, Szántódra 1939-ben bronzból. A mátyásföldi másolatról nincs ismert irodalmi adat. Ma egy alkotás az Olof Palme sétány elején, a Műjégpálya főbejáratával szemben látható. Sajnos a mátyásföldi Szent Kristóf-szobornak nyoma veszett, a tó azonban jó állapotban ma is látható. A régi fényképek háttérében felfedezhető az Újszász utca 58. szám alatti katonai objektum máig álló épülete és a ma Veranda Kávézóként üzemelő egykori őrség épület. A tó közelében máig megtalálhatjuk a fényképeken felfedezhető szép ívű kandeláberek egyikét.



20.kép Disztó régen és ma

8.4. Corvin Helytörténeti Club emléktáblája

Az egykori MÁG főépület Újszász utcai homlokzatán, az árkádos főbejáratától balra, az egykori Gépkocsizók hősi emlékműve (oroszlán) mögött látható az az emléktábla, melyet 1997-ben a Corvin Helytörténeti Club állított. Az aranybetűs márványtábla felirata: „A Magyar Általános Gépgyár dísztornya, mely 1916-tól ipari fejlődésünk, autó és repülőgépgyártásunk nemzetközileg elismert színhelye volt.” Az emléktábla az utcáról nem látszik és nem is látogatható, mert a MABI-BUS Kft. területén fekszik. A gyár legfontosabb termékei a világszínvonalú és újdonságú evopro Modulo Medio Electric és Hybrid típusú, kompozit karosszériájú, alternatív hajtású járművek. A régi idők gépjárműgyártásának emlékét felelevenítendő 2015-től fémkarosszériás, Modulo M típusú járművek is készülnek Mátyásföldön.



21.kép a Corvin emléktábla

8.5. Ősrepülő emlékmű a csendőrlaktanyánál

Az 1996-ban, a mátyásföldi repülőtér fennállásának 80 éves évfordulón állított emlékmű a közforgalmú és katonai repülőtér egykori bejáratánál áll. A Pilóta utcával

szemközt, mintegy 4 méter magas, vörös terméskőből rakott gúla tetején szétterjesztett szárnyú stilizált madarat láthatunk. Az emlékműbe süllyesztett márványtáblán az alábbi felirat olvasható: „Első vadászrepülőgép gyárunk és közforgalmi repülőterünk emlékére 1916–1996.” Az emlékmű másik oldalán, utólag felerősített, kisebb méretű márványtáblán az alábbi szöveg olvasható: „Hálás szívvel emlékezünk az I. és II. Világháború hős pilótáira”



22.kép Az egykori csendőrlaktanya épülete és a repülős emlékmű

8.6. Prodam emléktábla

A repülőtér közelében, a katolikus templom mögött, a Prodam utca 1. számú ház falán márványtábla állít emléket Prodam Guido fiumei származású, gyógyszerész végzettségű ősrepülőnek, aki 1911. november 4-én először repült Budapest területe felett Horváth III/A típusú monoplánján. A márványtábla felirata:” Prodam Guido 1882-1948 A repülés korai szakaszának jelentős személyisége. Az első magyar pilóta, aki Budapest és az Adriai tenger felett repült.”



23. kép Prodam Guidó emléktáblája

8.7. Hadtáp katonák emléktáblája

Az Újszász utca 37-39. szám alatti katonai objektum parancsnoki épülete előtti szépen kialakított parkban áll a 2012-ben a Logisztikusok Napi ünnepség keretében felavatott emlékmű. A szépen kialakított park közepén, téglákból rakott emlékfal és a rajta elhelyezett fekete márványtábla kínál logisztikai katonai emlékhelyet, mely minden valaha élt ellátó katona emlékét őrzi. A Lehel úti nagy múltú hadtáp objektumból áthozott emléktábla felirata: „A Magyar ellátó katonák emlékére. Állította a Magyar Honvédség Anyagi-technikai Főcsoportfőnöksége 1996”



24. kép Hadtáp katonák emléktáblája és a logisztikai emlékkő

A Logisztikai Ellátó Központ szétagoltsága, az ország több pontján történő elhelyezkedése miatt a vezető szerveknek is otthont adó mátyásföldi objektumban, a jogelőd szervezeteknek emléket állító emlékkő sort murvával felszórt területen létesítettek, mely a NATO tagállamok zászlait tartó oszlopok között található. Az emlékművek mellett mini haditechnikai park kialakítására is sor került. A parkban 122 mm-es tarack, 45 mm-es páncéltörő ágyú és ZU-2 légvédelmi géppuska, valamint 2 db mozgókonyha, egy PT-76 felderítő úszó harckocsi és két 1848-as ágyú makett is látható.

Zárszó

A magyar katonai és polgári repülés története 2017-ben fontos évfordulóhoz érkezett. 2017. szeptember 2-án a Mátyásföldi MÁG – a Magyar Általános Gépgyár repülőgépgyárának területén létesített gyári-, katonai- és közforgalmi repülőtér fennállásának 100. évfordulóját ünnepelték civilek és katonák, repülők, ejtőernyősök és logisztikusok. A Magyar Honvédség Anyagellátó Raktárbázis Mátyásföldön települő parancsnoksága mellett található az a ma már használaton kívüli, füves repülőtér, mely olyan események helyszíne volt, mely sok esetben meghatározó szerepet játszott a katonai logisztika fejlődésében és a magyar történelemben is.

A repülőnap Druzsin József repülőműszaki százados ötletadó-szervező kezdeményezésére, széles szakmai és társadalmi összefogással jött létre, melynek alapötlete mind katonai, mind pedig civil-helytörténeti oldalról is felmerült. A katonai és repülő-szakmai hagyományok ápolását szívén viselő katona, a nagy mátyásföldi múlttal rendelkező, patinás Corvini Domini Egyesület és számos magánszemély összefogásával alakult meg a szervező bizottság. Tagjai: Villányi Péter, a Kertvárosi Helytörténeti és Emlékezet Központ igazgatója, Karelné Máté Orsolya KHEK igazgató helyettese, Széman Richárd helytörténész, Sárközi Szilárd meteorológus-kutató, Druzsin József repülőműszaki százados, Börcsök László László KHEK grafikus-szerkesztője, Szabóné Horváth E. Valéria a Corvini Domini Egyesület elnöke, Paor Lilla a Corvini Domini Egyesület tagja, Kovács Zsolt fotóművész-művésztanár voltak.

Az esemény megrendezésének időpontja komoly dilemma elé állította az ötletadó-szervezőt. 2015-ben már megkezdődött Druzsin József és Kovács Zsolt fotóművész-művésztanár együttműködésében a „Mátyásföldi Repülőtér növényvilága” című fotókiállítás anyagának fényképezése és számos más előkészület is. Az alapgondolat szerint, mivel a Corvini Domini Egyesület 1996-ban szervezte meg a „80 éves” évforduló ünnepségeit, így adódott a centenáriumi ünnepségek 2016-os dátuma is. Lantos Antal (1929-2018) helytörténész azonban felhívta a figyelmet arra, hogy a repülőgépgyár építése évekig elhúzódott és ebben a folyamatban a gyári repülőtér helyének kijelölése és létrehozása 1917 előtt semmi esetre sem történhetett meg. A „Rákos és Cinkota környéke” című helyi lap 1917. februári számában ad tájékoztatást a Magyar Általános Gépgyár 1916 évi tevékenységéről: *„A gyár az 1916. évben a hadvezetőség által megrendelt aeroplánmotorok gyártásával, a második félévben pedig azonfelül az ismert Fokker-típusú repülőgépek gyártásával volt teljesen elfoglalva... a gyártelep építési munkái befejezésükhöz közelednek s e gyár üzembehelyezése az év folyamán fokozatosan fog megtörténni. A gyártelep, amelyhez tartozó hatalmas telek egy repülőtér létesítését is megengedi, lehetővé fogja tenni, hogy az aeroplánmotor, automobil és repülőgyártás racionális módon jelentősen fokoztassék... az alaptőke 3.000.000 koronáról 5.000.000 koronára emeltetett fel, amely tőkeemelésben a Magyar Általános Hitelbank vezetése mellett, az ismert Skoda-Daimler csoport és a Fokker-művek vettek részt.”*¹²¹ A cikkből egyértelműen kiderül, hogy 1917 februárjában még csak a lehetősége volt meg a repülőtér építésének, mely valószínűleg az év második felében realizálódott. Ezért döntött úgy az ötletadó-szervező, hogy a megemlékezést célszerűbb 2017 évre tenni, még akkor is, ha a „80 éves” évforduló ünnepségeit 1996-ban tartották meg.

A Budapest XVI. kerület Önkormányzata, a Kertvárosi Helytörténeti és Emlékezet Központ, a Corvini Domini Egyesület, valamint a Magyar Honvédség több mint egy év szervezőmunkával rendezte meg a hazai katonai, közforgalmú és sportrepülés centenáriumi megemlékezését. A rendezvény fővédnöke dr. Simicskó István honvédelmi miniszter volt, védnökei pedig Kovács Péter polgármester és Farkas Bertalan nyugállományú dandártábornok, úrhajós voltak.

A megemlékezés az Újszász utcai ősrepülő-emlékmű koszorúzásával kezdődött, az MH vitéz Szurmay Sándor Budapest Helyőrség Dandár zenekarának és az MH Katonai Rendészeti Központ közreműködésével. Paor Lilla, a nap háziasszonyának köszöntője után Kovács Péter polgármester mondott rövid beszédet, majd a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány elnöke, Gáspár Jánost ünnepi köszöntője hangzott el. Az 1996-ban állított Repülős Emlékműre felhelyezésre került a Zsélyi Aladár (1883-1914) pilóta,

¹²¹ Lantos Antal: Mátyásföld története Kertvárosi Helytörténeti Füzetek Nr. 28. p. 154.

repülőgép tervező, a magyar repülés kiemelkedő személyiségének márvány emléktáblája is. Ezt követően koszorút helyezett el Kovács Péter, a XVI. kerület polgármestere, Szatmáry Kristóf egyéni országgyűlési képviselő, továbbá a repülős és ejtőernyős hagyományörző és veterán szervezetek képviselői. A katonazenekar felvezetésével a rendezvény látogatói átsétáltak a füves repülőtérré, ahol 26 katonai sátorban az érdeklődők megtekinthették az MH ARB repülő-műszaki szakkiállítását, a Magyar Repüléstörténeti Társaság, és az HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum tematikus kiállításait, valamint a repülős és ejtőernyős vállalkozók jóvoltából bemutatott anyagokat. Érdekes színfolt volt a katonai és ejtőernyős hagyományörzők statikus és dinamikus bemutatói, csakúgy, mint a Légimentő Nonprofit Kht. EC-135 típusú mentőhelikopterének kitelepülése. Sokak öröme szolgált a Bánhidi Antal tervezte Gerle típusú repülőgép légi bemutatója.

A rendezvényen Farkas Bertalan úrhajós személyesen is részt vett, és az életéről szóló könyv dedikálása során számtalan, a repülés iránt érdeklődő résztvevővel beszélgetett. Veterán visszaemlékezés kapcsán Dr. Szabó József nyugállományú vezérőrnagy, egyetemi tanár, az MTA doktora tartott érdekfeszítő előadást. Sor került a Kertvárosi Helytörténeti Füzetek című sorozat részeként, a repülőnapra megjelentetett 160 oldalas szakmai kiadvány könyvbemutatójára is.

A több, mint ezer fő érdeklődőt vonzó tematikus nap a múlt gazdag emlékeinek bemutatásán túl a katonai és rendőrségi toborzás céljait is szolgálta, hiszen az erre hivatott szervezetek is meghívást kaptak. A Szervezőbizottság ezúton mond köszönetet esemény kiállítóinak és szponzorainak.

A centenáriumi rendezvények kiállítói és támogatói:

Aerotechnika M&T Zrt.,
Consultrade 2002 Kft.,
Corvini Domini Egyesület,
Gold Timer Alapítvány,
Hatos Csatorna,
HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum,
Kovács Zsolt fotós-művésztanár,
Országos Mentőszolgálat, Légimentők,
OTP Bank NyRT.,
Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége,
Magyar Ejtőernyősök Bajtársi Szövetsége,
Magyar Repüléstörténeti Társaság,
MH Anyagellátó Raktárbázis Repülőműszaki Raktár,
MH Katonai Igazgatási és Központi Nyilvántartó Parancsnokság,
MN –MH Ejtőernyős Felderítő Katonai Baráti,
Rendőrség,
Varsói Szerződés Katonai Baráti Kör.

A szerző köszönetet mond Dr. Hegedűs Ernő, Sárhidai Gyula és Varga Imre urak hasznos tanácsaiért és a szakmai lektorálás feladatainak elvégzéséért, valamint Druzsinné Fehér Erzsébet nyelvi lektorálásáért.

Felhasznált irodalom:

- A XVI. kerület története (Minerva, Bp., 1971.) könyv
- Dr. Abody (Anderlik) Előd: A repülőgép és a repülés. Pósa Károly kiadása, (Budapest, 1942.)
- A magyar repülés centenáriuma Magyar Repüléstörténeti Társaság Bp., 2009.
- A MALÉV Repülés- és Üzemtörténeti Kör 1983. évi Konferencia kiadvány 2003. január
- A Repülő Szertár, Központi Repülő Anyagraktár, MH RAEK, MN PCGTEK, MH LEK csapattörténeti könyvei
- Boczák Attila: A logisztikai támogatási rendszer korszerűsítésének lehetőségei, Honvédségi Szemle 2011 6. sz.
- Baranyi Ferenc - Lengyel András: Gondolatok a KLB-ről Katonai Logisztika 2003/4 szám.
- Baráth István: Az MH logisztikai rendszerének aktuális helyzete konferencia előadás Budapest 2013.
- Becze Csaba: Kőr Ász– egy vadásziprepülő század története 1936-1941 Püldo Kiadó, Bp é.n.
- Czirók Zoltán: A Fokker D.VI-os vadászip Magyarországon
- Corvin Hírnök – Corvin Helytörténeti Klub évkönyvei (1970-1996)
- Csanádi-Nagyváradi-Winkler: A magyar repülés története. Műszaki Kiadó Bp. 1977
- Dr. Csonkaréti Károly: A császári és királyi légierő. Hajja & Fiai Könyvkiadó, 2008.
- Dalia László: Repülő emberek Sportpropaganda Vállalt 1987.
- Endresz István: Fejezetek a hadirepülés történetéből 9. Repülés 1967/3.
- Fábián András – Ozsváth Sándor: A magyar tervezésű és gyártású Levente II. kiképző repülőgép és légialkalmas másolatának megépítése III. rész Haditechnika 2016/5. szám
- Gáspár János: 75 éves a magyar polgári légiközlekedés Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány <http://mkka.hu/historia/egyebkozlekedes/legikozlekedes> (letöltve: 2019.02.10.)
- Dr. Gáspár Tibor: Adalékok A Magyar Honvédség Logisztikai Ellátó Központ történetéhez I. rész Katonai Logisztika 2015.
- Dr. Gáspár Tibor: Fejezetek a Fegyverzeti Szolgálat és jogelődei történetéből IV. rész
- Gerlei Tamás-Kukla László-dr. Lovász György: Az Ikarus évszázados története. Maróti Kiadó. Bp., 2007.
- Győri J.: A magyar katonai repülés kronológiája Zrínyi Bp., 2009.
- Gróf Edelsheim Gyulai Ilona: Becsület és kötelesség Európa Könyvkiadó Bp, 2001.
- Dr. Hajdú Ferenc-Sárhidai Gyula: A Magyar Királyi Haditechnikai Intézet a HM Technológiai Hivatalig HM TH Budapest, 2005.
- Horváth Miklós: 1956 hadikronikája. Akadémia Kiadó, Budapest, 2003.
- Kaposvári László: Az MH logisztikai rendszerének fejlesztési irányai konferencia előadás Budapest 2013.
- Kodolányi Gyula: A m. kir. Posta nagyidai és pápai Adcock rendszerű új középhullámú rádió iránymérő állomásai. Magyar Posta XVI. Évf. 5. szám (1942.)
- Kovács Ferenc: A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei II. Repülés 1968/4. szám
- Lantos Antal: Mátyásföld története KHF 28.
- Leskó Zsigmond: Bemutatkozik az MH Logisztikai Ellátó Központ Katonai Logisztika 2009./2
- Magyar Aviatikai Évkönyv - 1929. (Budapest, József kir. herceg előszavával.)
- Dr. Moys Péter: Légiforgalmi irányításunk története.(1920 - 1945)
- Nagyváradi-M. Szabó-Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből Műszaki Könyvkiadó 1986. Bp.
- Olasz Lajos: Légi csendőrség Magyarországon a két világháború között és a második világháború időszakában in Magyar csendőrség-történeti tanulmányok / Parádi József et al. szerk. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelemtörténeti Tudományos Társaság Bp. 2015.

Owers, Colin. ""Especially...The D.VII...": The post-1918 career of the Fokker D.VII: Repülési Lexikon Akadémiai Kiadó Bp., 1991.

Sárhidai Gyula: Az utolsó Messerschmittek Magyarországon. Haditechnika 2006. 4. szám

Susánszky László: A Magyar Posta szerepe a repülő hírközlésben. Postai és Távközlési Szíjj Jolán (szerk): Az IHNETOV munkanaplója: vitéz Bély Alajos vezérezredes Hadtörténeti Levéltárban őrzött irataiból 1941-1943. Petit Real Kiadó, Budapest, 2002.

Szűcs Miklós: Ezredes voltam 1956-ban a vezérkarnál. Szabad Tér Kiadó, Budapest, 1989.

dr. Takács Ferenc: Halló, itt a mátyásföldi reptér...

Turcsányi K. – Hegedűs Ernő: A légideszant I. kötet. Püldo Könyvkiadó Nagykovácsi, 2007.

Turcsányi K.–Hegedűs E.: A magyar légideszantcsapatok alkalmazásának, haditechnikai eszközeinek és szervezetének fejlődése (1933-45) I-II. rész Katonai Logisztika 2016. 3-4. sz.

Dr. Vajda Pál: Nők, akik az eget ostromolták V. Repülés 1968/10. szám

Varga Imre: A M.K. Honvéd Gépkocsiszertár története – Járműközpont a hadseregben Katonai Logisztika 2015. április

Varga Imre: Adalékok az MH Anyagellátó Raktárbázis történetéhez – A Gépkocsi Szertár I. – II. rész. Katonai Logisztika 2016. évi II. és 2017. évi 1. szám

Vesztényi János: A magyar katonai repülés 1920-1942. Magyar Szárnyak Bp. 1993/94

Vincze Gyula: Nem az amerikai Wright fivérek, hanem G. Weisskopf emelkedett elsőként motoros géppel a levegőbe? Haditechnika XLIX. évf. 2. szám 2015/2. HU ISSN 0230-6891

Winkler László: Mátyásföldi repülőtér története Bp. 1996. Corvin Kiadó

Winkler László (Szerk.): 80 éves a Mátyásföldi Repülőtér Corvin Hírnök Bp., 1996.

Winkler László: Magyar konstrukciók Rákostól napjainkig Repülés 1967.

Zsák Ferenc: A harmadik magyar repülőgépgyár

Zsák Ferenc: A Mátyásföldi repülőtér története Aeromagazin 2002. szeptember

Zsille P.: Interkontinentális járat Mátyásföldről Aeromagazin 2007. május

KÉPEK JEGYZÉKE:

1. kép A MÁG Keresztúri úti gyárának főépülete (Forrás: Fortepan.hu és a szerző felvétele)
2. kép Aviatik D.I vadászrepülőgép (Forrás: www.aresgames.eu)
3. kép Fokker D.VII vadászrepülőgép (Forrás: Internet 0748-010 2017.05.05.)
4. kép PKZ-2 helikopter kísérleti lebegése (Forrás: Wikipedia.org 2017.05.05.)
5. kép A Repülőtér Gondnokság egykori épülete, ma a Müller György Óvoda és Általános iskola használatában, részben pedig lakások (szerző felvétele 2015.)
6. kép A Kör Ász század CR-32 repülőgépei (Forrás: Internet 2017.05.05.)
7. kép Az első Légbőlmentési Konferencia hajózó személyzete (Forrás: Internet 2017.05.05.)
8. kép Fokker F-III. utasgép a „Horthy” hangár előtt 1930. (Forrás: Internet 2017.05.05.)
9. kép Repülőtéri meteorológiai szolgálat 1943. (Forrás: Fortepan.hu Lissák Tivadar felvétele)
10. kép Bánhidi Antal és gépe a Gerle 13 (Forrás: Wikipedia.org 2017.05.05.)
11. kép Lampich Árpád és gépe az L2 (Forrás: Wikipedia.org 2017.05.05.)
12. kép Endresz György és gépe a Lockheed Sirius (Forrás: Wikipedia.org 2017.05.05.)
13. kép Horthy István főhadnagy kormányzóhelyettes (Forrás: Wikipedia.org 2017.05.05.)
14. kép Szálas Ferenc és társainak hazahozatala (Forrás: Wikipedia.org 2016.02.04.)
15. kép A Repülőgépgyár Rt. Honvédelmi Minisztériumnak benyújtott tervei a végszerelde épületének helyszínéről 1943 februárjából (Forrás: Haditechnika folyóirat 2016/5. szám)
16. kép Az első 10 db-os Levente II. kisszéria átadása a csepeli repülőtéren 1943 novemberében (Forrás: Haditechnika folyóirat 2016/5. szám)
17. kép Gépkocsizók hősi emlékműve régen és ma (Forrás: Fortepan.hu és a szerző felvétele)
18. kép Munkabajtársak emléktáblája régen és ma (Forrás: Fortepan.hu és a szerző felvétele)
19. kép Szent Kristóf szobor régen és ma (Forrás: Fortepan.hu és a szerző felvétele)

- 20. kép Dísztó régen és ma (Forrás: Fortepan.hu és a szerző felvétele)
- 21. kép a Corvin emléktábla (Forrás: a szerző felvétele)
- 22. kép Az egykori csendőrlaktanya épülete és a repülős emlékmű (Forrás: a szerző felvétele)
- 23. kép Prodam Guidó emléktáblája (Forrás: a szerző felvétele)
- 24. kép Hadtáp katonák emléktáblája és a logisztikai emlékkő (Forrás: a szerző felvétele)

Kiadó
Druzsín József magánkiadása
Kistarcsa, 2020.
Borító terv és műszaki szerkesztés
Druzsín József

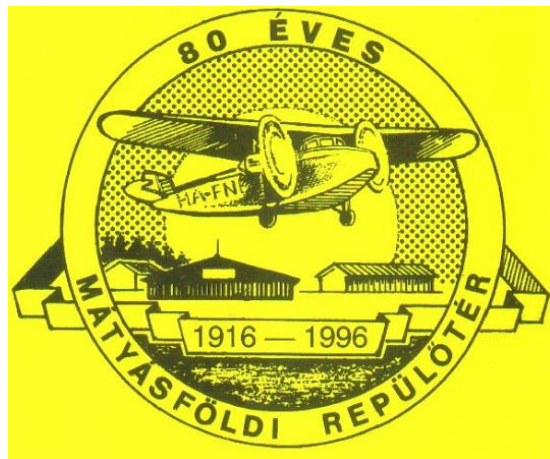
ISBN 978-615-00-7922-6



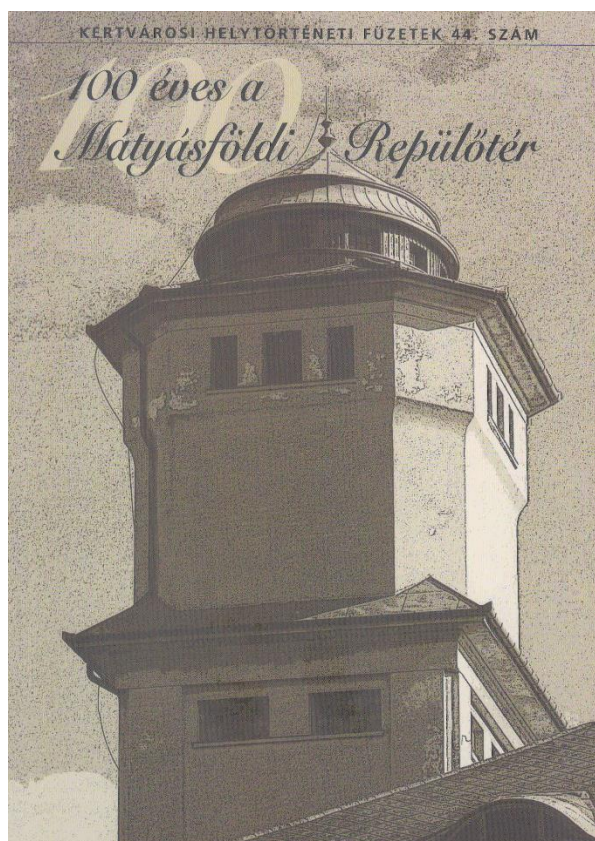
FÉNYKÉP MELLÉKLETEK:



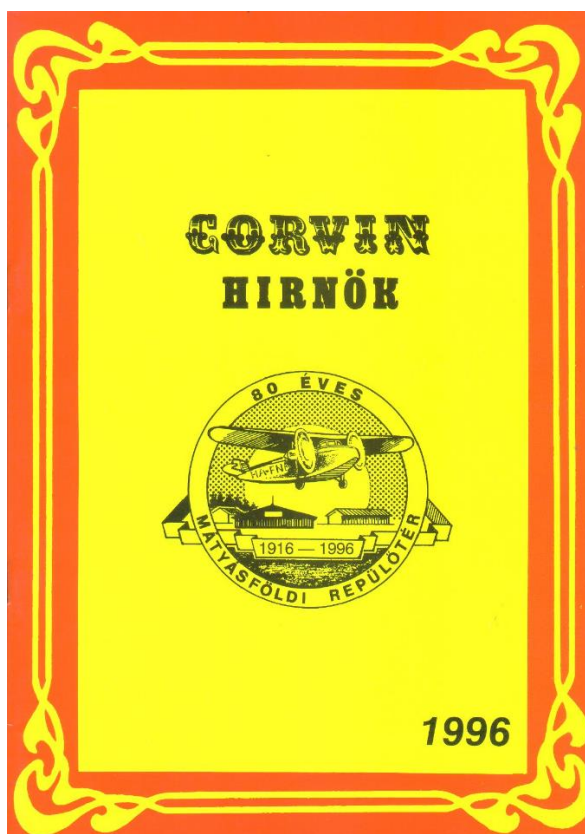
A centenáriumi események logója 2017-ből



A 80 éves évforduló logója 1996-ból



A centenáriumi kiadvány címlapja



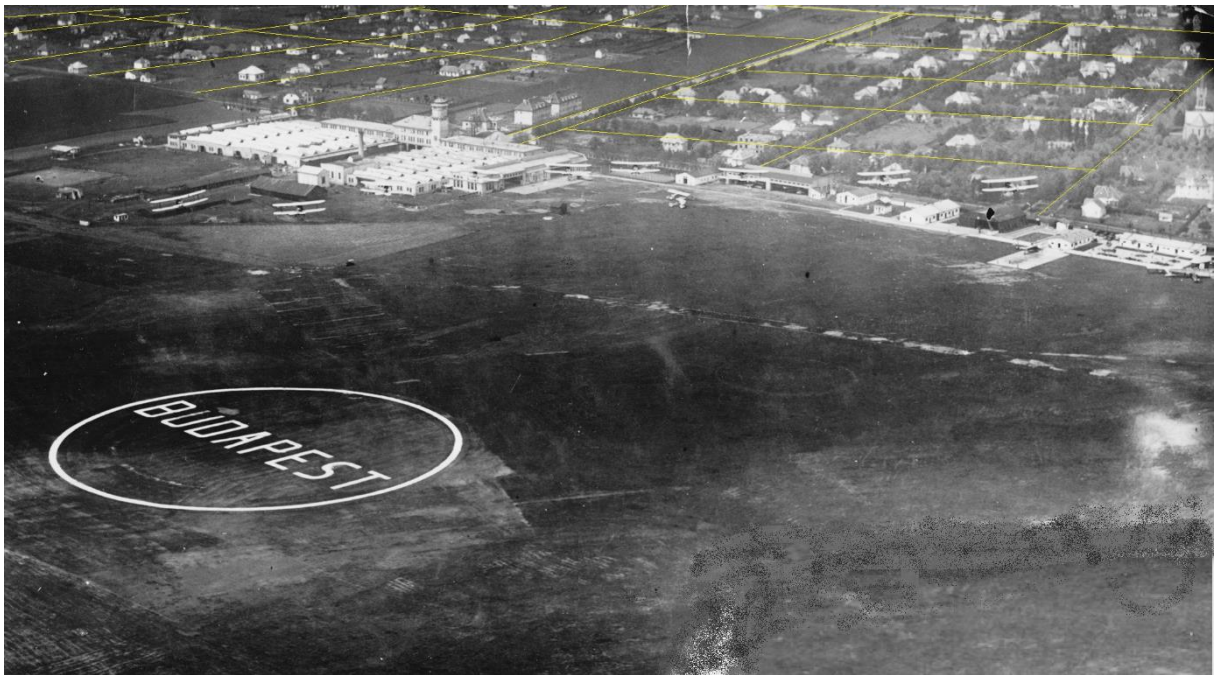
A 80 éves évforduló kiadványának címlapja



A Mátysföldi repülőtér környéke napjainkban



A Mátysföldi repülőtér környéke a levegőből Daczi Péter felvétele



A "BUDAPEST" leszállójel és feltételezett helye Sárközi Szilárd munkája



Ernst Udet Mátyásföldön 1927. háttérben a templom jellegzetes tornya

950

950. Légitforgalom.

a) Budapest—Wien—Salzburg—München—Zürich.

MALERT—Austroflug—Lufthansa.

X. 5—X. 31-ig.

6:35	1	Budapest, Dorottya-u. 7.	17:10
7:15	1	Budapest—Mátyásföld	16:30
8:45	1	Wien	15:25
9:00	1	Salzburg	15:10
10:20	1	München	14:00
10:35	1	Zürich	13:45
11:10	1		13:10
11:40	1		12:40
12:50	1		11:35

b) Berlin—Wien—Budapest—Belgrad—Sofia—Saloniki.

Lufthansa—Austroflug.

X. 5—IV. 3-ig.

8:10	1	Berlin	17:00
10:35	1	Wien	14:35
10:55	1	Budapest	14:05
12:00	1	Budapest—Mátyásföld	12:55
12:15	1	Belgrad	12:40
13:45	1	Sofia	11:10
9:00	1	Thessaloniki	10:50
11:40	1	Athén	10:10
12:10	1		9:50
13:30	1		8:30
Kedd, Csüt., Szomb.	1		—

c) Budapest—Wien—Prag—Leipzig—Köln—London.

Imperial Airways.

X. 5—IV. 3-ig.

9:35	1	Budapest, Dorottya-u. 7.	17:00
10:15	1	Budapest—Mátyásföld	14:35
11:30	1	Wien	14:05
11:45	1	Prag	12:55
13:10	1	Leipzig	12:40
13:25	1	Köln	11:10
14:40	1	London	10:50
15:00	1		10:10
17:20	1		9:50
19:50	1		8:30
	1		—

d) Budapest—Wien—(Graz—Klagenfurt)—Venezia—Roma.

Ala Littoria—Austroflug—Lufthansa.

X. 5—X. 31-ig.

8:20	1	Budapest, Dorottya-u. 7.	17:10
9:00	1	Budapest—Mátyásföld	16:30
10:10	1	Wien	15:25
10:40	1	Graz	15:10
	1	Klagenfurt	14:00
	1	Venezia	13:45
	1	Roma	13:10
13:30	1		12:40
13:50	1		11:35
15:45	1		—

e) Budapest—Wien—Prag—Nürnberg—Strasbourg—Paris.

*Air France.

6:35	1	Budapest, Vörösmarty-tér 2.	17:00
7:15	1	Budapest—Mátyásföld	14:35
8:45	1	Wien—Aspern	14:05
10:15	1	Prag	12:55
	1	Nürnberg	12:40
	1	Strasbourg	11:10
	1	Paris	10:50
12:10	1		10:10
12:20	1		9:50
12:50	1		8:30
13:00	1		—
15:05	1		—

*Az „Air France” járataihoz az autóbuszok Budapestén a Vörösmarty-tér 2. számút indulnak, ill. oda érkeznek.

A „MALERT” járataihoz az autóbuszok Budapestén november 1-étől Dorottya-utca 7. számút indulnak, ill. oda érkeznek.

MALERT = Magyar Légitforgalmi R-T. Budapest.

I. A. L. = Imperial Airways Ltd. London.

Ala Littoria = Ala Littoria S. A. Roma.

Lufthansa = Deutsche Lufthansa A. G. Berlin.

Air France = Air France, Paris.

Menetdij:

Budapest—Wien	P 40.—	Tértijegy	P 72.—
Wien—Budapest	S 50.—	Tértijegy	S 90.—

Kombinált jegyek

Budapest—Wien vagy vissza: Repülőgép-vasút 3. oszt. v. autóbús v. hajó P 52.— Repülőgép-vasút 2. oszt. P 62.— Repülőgép-vasút 3. oszt. hálókocsival P 58.— Repülőgép-vasút 2. oszt. hálókocsival P 72.—

Feljegyeztetés: Az 1937. IV. 4-én életbe lépő nyári menetrendi adatról az illető légitforgalmi társaság közvetlenül ad felvilágosítást.

— 220 —



Hermann Göring birodalmi kancellár Mátyásföldön 1935. (Forrás: fortepan.hu)



1931.07.15. Justice for Hungary Mátyásföldről indult (Forrás: fortepan.hu)

M.kir. 5./I. honvéd vadász repülő osztály
Pótkeret

1056 szám.
1941.

IGAZOLVÁNY
a Magyar Délvidék visszafoglalása emlékére alapított Délvidéki Emlékérem
viselésének jogosultságáról.

Kaposi Ferenc *őro* részére

Születési év, hely és ország: *1918*

Szülöanya leánykori neve: *Péczel*
Péczel Ferenc

Illetőségi hely: *Mátyásföld*

Kelt *1941* év *dec* hó *6* a. n.
Viki Tarsay

PALLAS NYOMDA BUDAPEST

A Magy.kir. 5/I. Honvéd Vadászrepülő osztály igazolványa 1941-ből (a szerző gyűjteményéből)

1. sz. HONV. REPÜLŐTÉR GONDNOKSÁG
Mátyásföld, Repülőtér, Telefon: 297.098

ALLANDO BELEPÉSI ENGEDÉLY.

2/B Név *Rajnoch János* rendfok. *lt. vez. alt. vez.*

fenti reptér állományaiba tartozik, belépésre jogosult.

Mátyásföld *1941* év *dec* hó *1* nap.

Török *vez.*

állománytest pl.

**Leszerelés, áthelyezés, tartós vezénylés esetén
le kell adni!**

Érvényesítés Matyásföld 1941.
1. sz. HONV. REPÜLŐTÉR GONDNOKSÁG
1. sz. HONV. REPÜLŐTÉR GONDNOKSÁG
1. sz. HONV. REPÜLŐTÉR GONDNOKSÁG

Az 1. sz. Honvéd Repülőtér Gondnokság Belépési engedélye 1941-ből (a szerző gyűjteményéből)



Repülőbál az 1930-as évek végéről



Légiposta berakodása Mátyásföldön 1930-as évek



Klemm L 25d VII R típusú kiképző gép Mátyásfüldön 1949-ben (háttérben a templom jellegzetes tornya)



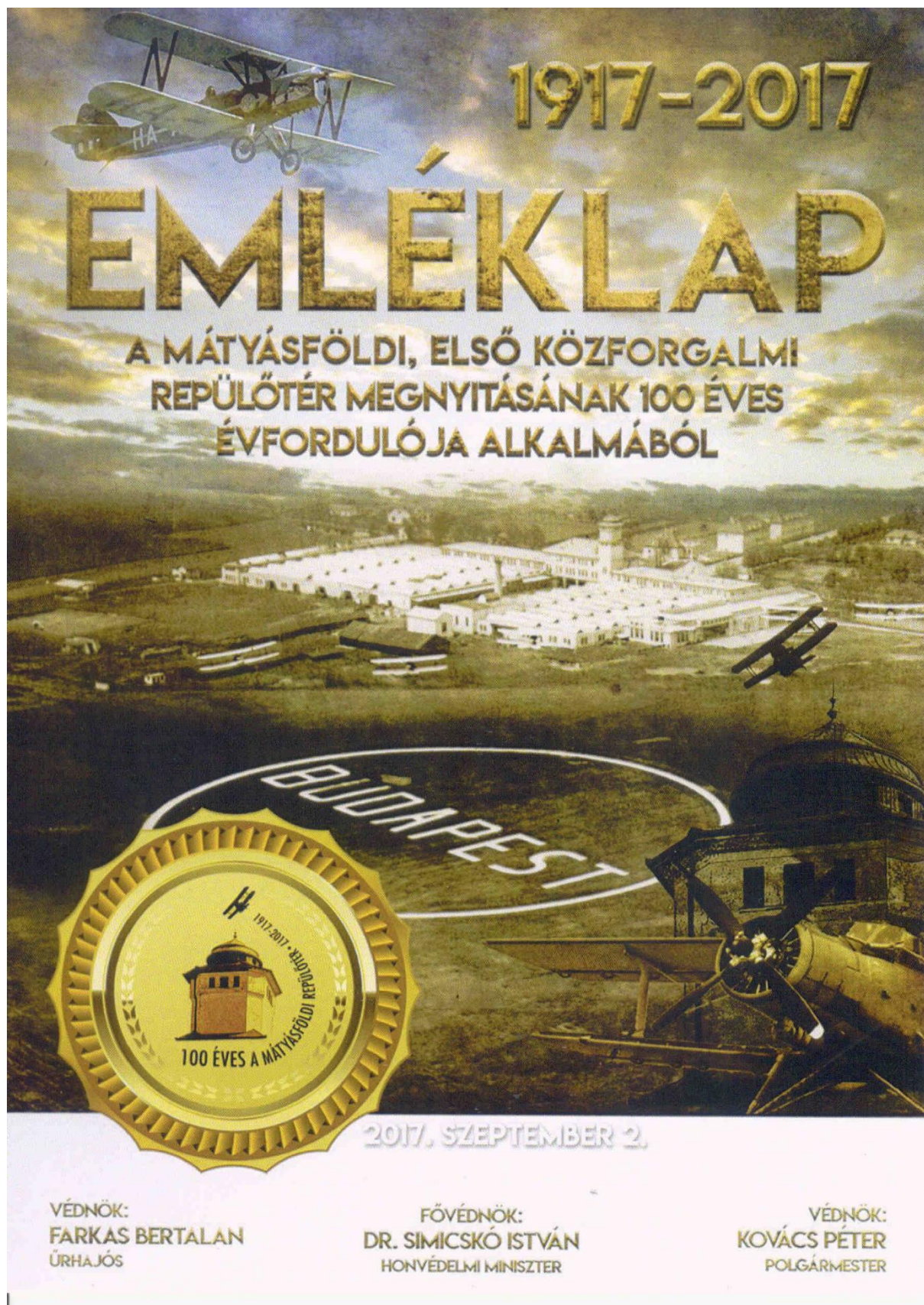
Rubik R-15b Koma Mátyásfüldön HA-5075 (háttérben a "Horthy" hangár) (a szerző gyűjteményéből)



Rubik R-08d (B-2) Pilis (háttérben a "Horthy" hangár) az 1956-os évben (a szerző gyűjteményéből)



Fejes Ferenc gyűjteményéből



A centenáriumi ünnepség emléklapja 2017-ből

A CENTENÁRIUMI ÜNNEPSÉGEK ESEMÉNYEI 2017.09.02.



A szerző és Daczi Péter hagyományőrző (Széman Richard felvétele)



Az MN-MH hagyományőrzői (Széman Richard felvétele)



A szerző TV3-117 hajtóművel (Széman Richard felvétele)



Az MN-MH hagyományőrzői (Széman Richard felvétele)



Érkezik a Légimentők helikoptere



A Gold Timer Alapítvány Gerle 12 gépének áthúzása



Ünnepi beszédek az Ősrepülő emlékműnél



A Gold Timer Alapítvány Cimborá vitorlázó repülőgépe



Az MH ARB Repülőműszaki Raktár bemutató sátra



A Budapest Helyőrségdandár Zenekara



Koszorúzáshoz készülnek a vendégek



Látogatók és kiállítók a repülőtéren

